Rok VI | Warszawa, 15 listopada 1925 roku | № 12.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego 1

W JEDNOŚCI SIŁA!



Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.

RĘKOPISÓW nie zwraca się.

Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 19. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

OD REDAKCJI.

Poczawszy od niniejszego numeru, przekształcamy czasopismo nasze na dwutygodnik, rozszerzając jego objętość i wprowadzając nowe działy, które zatrzymamy na stałe. Oddając „Maszynistę" w nowej szacie w ręce naszych czytelników, spodziewamy się, iż przyjmą go oni z zadowoleniem, oraz, iż oceniając w całej pełni doniosłość prasy związkowej dla naszych spraw i interesów, zechcą poprzeć Redakcję w jej pracy, nadsyłając jej korespondencje i artykuły.

Duch Wschodu.

II.

Nie chodzi nam o jednostkę, nie potępiamy człowieka. Chcemy wierzyć i możemy zrozumieć, iż niektóre wschodnie dusze są w zgodzie z własnem sumieniem, że działają w dobrej wierze. Dla nas jednak jednostki takie są symbolem, są ucieleśnieniem pewnych idei i poglądów, które określamy mianem „ducha wschodu" i które uznajemy za idee szkodliwe i niebezpieczne nietylko już dla nas, którzy wprost i bezpośrednio odczuwamy na sobie ich skutki, ale w pierwszej linji i przedewszystkiem dla Państwa, dla jego przyszłości, dla demokracji. W zetknięciu się z tymi ludźmi i ich systemem, w zetknięciu się z ich światopoglądem, mimowoli staje nam przed oczyma widmo czapki Monomacha, a z niem otwiera się bezdenna przepaść tyranji, korrupcji, paraliżu woli zbiorowej, katastrofy narodowej i ostatecznego upadku.

Może ci ludzie nie są tak źli, jak to się często przypuszcza. Czasem mają czułe dusze. Czasami dają się wzruszyć, przekonać. Czasem łatwiej z nimi dojść do porozumienia, łatwiej uzyskać względy i pobłażanie, aniżeli u ludzi innego typu, innego pokroju. Tem niemniej z naszego punktu widzenia zasługują na potępienie. Lepsza najsurowsza nawet praktyka, oparta ściśle o prawo, niż najłagodniejsza samowola. Już nawet nie dlatego, że łaska pańska na pstrym koniu jedzie, ale dlatego, że usuwa to wszelką możliwość przewidywania, że anarchizuje stosunki, że prowadzi do bezrządu.

Tymczasem jednak duch wschodu szerzy swoje trujące miazmaty coraz to bardziej, ogarnia coraz to szersze koła, sięga tam nawet, gdzie dotąd nie miał przystępu.

Praworządność, to przedewszystkiem obowiązek szanowania własnych zarządzeń po stronie władzy. Nie może wymagać poszanowania dla prawa ten, kto obowiązany stać na jego straży, sam je łamie i sam omija. Zacznijmy od M. K. Możemy wyliczyć dziesiątki przykładów nieposzanowania własnych jego zarządzeń. Aby nas nie posądzano o gołosłowność, przytoczymy z nich kilka: Wielokrotnie i p. Minister i referenci ministerjalni zapewniali nas n. p., iż M. K. „stoi na gruncie zasady", iż niefachowcy nie mogą być mianowani na stanowiska maszynistów. Mamy przed sobą rozporządzenia M. K., ustalające czarne na białem ten pogląd. W rozporządzeniu M. K. o ujednostajnieniu stanowisk i tytułów służbowych, które się ukazało w Nr. 2-gim Dziennika Zarządzeń M. K. za rok bieżący, ten stan rzeczy został ponownie stwierdzony i to w sposób niedopuszczający dosłownie żadnego wyjątku. Tymczasem ostatnio nastąpiły w niektórych Dyrekcjach masowe mianowania palaczy — niefachowców na stanowiska maszynistowskie. Myśleliśmy, że mamy do czynienia z samowolą po stronie Dyrekcji. Ale nie. Wszystko to dzieje się na wyraźny rozkaz tego samego M. K., które w teorji stoi na „gruncie zasady", w praktyce zaś unurzane jest po uszy w bezdennej i pozbawionej gruntu i zasad przypadkowości i samowoli.

Inny przykład: Obowiązuje Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18-go lutego 1924 r., który postanawia, iż do poborów godzinowo - kilometrowych, które ustalone są w punktach, stosować należy mnożną według art. 4 ustawy uposażeniowej. W lipcu r. b. mnożna zostaje podwyższona z 40 na 42 punkty. Godzinowo - kilometrowe wypłaca się według mnożnej 40. Mnożna rośnie na 43 i 44 — godzina płaci się ciągle po 40. Może pomyłka. Nie. Świadome sabotowanie rozporządzenia. Wnosimy pismo, motywujemy sprzeciw. Wysoki i przyznać trzeba sumienny dygnitarz uznaje rację naszych słusznych wywodów— godzinowo - kilometrowe płaci się stale po 40 groszy za punkt.

Nie piszemy rejestru takich kwiatów urzędowych, dlatego ograniczamy się na tych przykładach. W dwu tych wypadkach chodzi bądź o własne rozporządzenia M. K., bądź też o rozporządzenia wyłącznie i bezpośrednio tego resortu dotyczące. O praktycznem stosowaniu ustaw, o charakterze ogólniejszym, szkoda nawet mówić. Ustawa emerytalna. Wstyd wprost powiedzieć to publicznie. Od opinji, którą się słyszy o treści tej ustawy od prawników w M. K., aż uszy puchną fachowcowi, aż przychodzi mu się rumienić za kolegów - prawników, którzy nie zadali sobie trudu, aby ustawę, a która im, referentom dla spraw emerytalnych, życie wprost wypełnia — przestudjować należycie. Rezultaty?... Jeśli sobie ktoś umie poradzić, wnosi skargę do Trybunału Administracyjnego i Ministerstwo przegrywa, w 96 proc. wypadków sromotnie i haniebnie przegrywa. To jeden rezultat. Drugi przykrzejszy. Niknie w szerokich masach poszanowania dla prawa, niknie poszanowanie dla władzy — duch wschodu tryumfuje.

Na niższych szczeblach hierarchji, im niżej, tem gorzej. Każdy jest panem na swojej zagrodzie. Znowu możemy przytoczyć już nie dziesiątki, ale setki przykładów, jak to Dyrekcje sabotują zarządzenia M. K. Samowola jest treścią władzy, tajność zarządzeń jej formą. Zarządzenia, tyczące pracowników, sięgające głęboko w ich stosunki służbowe, dotykające ich praw i interesów, nie są ogłaszane. Na żądanie, aby je podano do wiadomości, Dyrekcje odpowiadają odmownie, ponieważ „to nie jest przewidziane w statucie związku". Być może. Ale to jest prze-

widziane w zdrowym rozumie, w wymogach prawa i porządku, to jest właśnie wymogiem praworządności. Dyrekcje b. zaboru rosyjskiego, z podziwu godnym uporem, z gorliwością, godną, zaiste, lepszej sprawy, nie chcą pod żadnym warunkiem pogodzić się z faktem, iż orzeczenia władzy, tyczące pracownika, od których przysługuje prawo rekursu, winny być doręczane pracownikowi na piśmie, z powołaniem się na przepisy prawne, na których zarządzenie jest oparte i z pouczeniem o środkach prawnych, które interesowanemu przysługują. To nie biurokratyzm, to gwarancja praworządności. Nie pomagają żądania, protesty, nie pomagają nawet z trudem wyjednane rozporządzenia M. K. Wschodnie dusze nie chcą i koniec.

A jak M. K. drogą telegraficznych zarządzeń, z pogwałceniem obowiązujących ustaw, wprowadziło sobie na śmiech i urągowisko praworządności „Tymczasowe przepisy b. drogi warszawsko - wiedeńskiej", wyręczając Sejm, jak wprowadził sobie własne przepisy również Sejmowi konkurencję robiący p. Landsberg, tak każdy naczelnik i szef ma swoją zagrodę, na której czuje się nietylko wojewodą, ale suwerenem poprostu. Jeden nie uznaje choroby w początku, inny w końcu miesiąca, jeden nie wypłaca poborów, inny każe płacić o 50 proc. więcej — a potem obciąga oczywiście. Wolno w Polsce, jak kto chce. Chodzą też dygnitarze i dygnitarzątka w chwale i glorji władzy w poczuciu własnej wielkości — tylko majestat prawa odarty jest z wszelkiej powagi, z wszelkiego poszanowania. Depce go, poniża, kto tylko żywnie zapragnie.

Morowe powietrze, idące od wschodu, szerzy się coraz to dalej w głąb Państwa. Zaczyna się wciskać do Dyrekcyj małopolskich, do Dyrekcyj b. zaboru pruskiego. Ostatnio zajmowały się niektóre czasopisma stosunkami w Dyr. katowickiej. Nie analizując ich bliżej, konstatujemy, iż niestety, zakradły się do niej ostatnio wschodnie wzory. Obłąkańcza praktyka karna i odszkodowaniowa nie motywowana i nie argumentowana, zaczyna święcić tryumfy. Jeżeli idzie o prawa pracowników, nie ma reguł, nie ma przepisów. Jeżeli jednak chodzi o ich obowiązki, w tej chwili przepisy się znajdują. Są, istnieją, obowiązują dawne pruskie i niemieckie ustawy. Nie wolno pracownikowi wydalać się z miejsca pracy i t. d. Zna się artykuły, paragrafy i t. d. Tylko tam, gdzie pracownikowi coś wolno, gdy ma jakieś prawa — tam pruskie ustawy nie obowiązują.

Sprawa kar. Kary istnieć muszą, bez wszelkiego wątpienia. Musi istnieć dyscyplina, musi istnieć sposób poskromienia występnych, czy nieuważnych, nie dość obowiązkowych jednostek. Ale kara nie jest i nie może być celem sama w sobie. Nawet ci myśliciele, którzy hołdowali t. zw. bezwzględnym teorjom kary — przecież uzasadniali ją porządkiem moralnym świata, nakazem kategorycznym powinności bezwzględnej, prawidłami abstrakcyjnej logiki, czy też wolą Bożą. Kara jest środkiem do celu wiodącym, a celem jest utrzymanie porządku i ładu, zapewnienie posłuchu rozporządzeniom i ustawom. Przypatrzmy się polityce karnej w naszem kolejnictwie. Tam, gdzie jest zdrowa tradycja, tam, gdzie są dobre wzory, tam kary, zwłaszcza dyscyplinarne prawie że nie istnieją. 98 proc. wypadków ukarania w drodze t. zw. dyscyplinarnej wypada na Dyrekcje zaboru rosyjskiego. Czyżby te Dyrekcje tak bardzo nisko stały pod względem dyscypliny, karności i sprawności służbowej? Bynajmniej: Nie jest w nich gorzej, aniżeli gdzieindziej. Skądżesz ta obłąkańcza sarabanda kar i represyj? Zdjęcie grupy jest na porządku dziennym. Nie rzadko zdejmuje się dwie grupy, wydala się bez skrupułów bez zastanowienia. Wszystko to bez kontroli, bez możności zapobieżenia, bez możności sprostowania błędnego wyroku. U szczytu władz dyscyplinarnych zasiada t. zw. Wyższa Komisja Dyscyplinarna. I znowu rumieniec wstydu ogarnia fachowca, gdy czyta orzeczenia tej komisji. Jeden wyrok komisji dyscypl. w Dyrekcjach małopolskich w najbłahszej nawet sprawie, wart jest sto razy więcej pod względem ścisłości i uzasadnienia prawniczego, aniżeli całe orzecznictwo tej komisji najwyższej. Regułą w jej orzecznictwie — to odesłanie odwołań na t. zw. „schimmlu", który brzmi: „wnoszący odwołanie, nie przytoczył żadnych nowych dowodów, nieznanych I-ej instancji". To, że z przepisami w ręku udowodnił mylność uzasadnienia wyroku, to, że udowodnił sporność motywów z aktami — to nic nie znaczy. Niema nowych dowodów — po co sobie głowę zawracać. Skądżesz to wszystko? Znowu czuć zapach dziegciu i machorki. Znowu zalatuje duch wschodu. To, co się dzieje w sprawach dyscyplinarnych w Dyrekcjach: wileńskiej, warszawskiej i radomskiej, to wprost pastwienie się nad pracownikami. Opowiadano nam takie zdarzenie: Drużyna parowozowa zdąża z pociągiem do stacji przeznaczenia. Parowóz zepsuty. Trzeba albo wytopić łożysko, albo opóźnić pociąg. Drużyna oblicza. Za spóźnienie pociągu powyżej czterech minut, czeka dyscyplinarka, a prawo zwyczajowe każe ukarać zdjęciem kategorji. Za wytopienie łożyska 30 z czemś złotych odszkodowania. Jazda! Wytopimy łożysko! Wygląda to na bajkę, a jednak jest prawdziwem.

Oto typowy brak poczucia umiaru, brak zrozumienia dla t. zw. polityki karnej. A należałoby liczyć się z wielu momentami. Wróćmy do Dyr. katowickiej. Kraj to ciekawy i ludzie godni uwagi. Kraj to wartościowy, a ludzie, choć prości, przecie są tymi, którzy własną piersią bronili polskości tej ziemi. Są kolejarzami. Pamiętają stosunki z przedwojennych, pruskich czasów. Należy z nimi postępować ostrożnie. Liczyć się należy z ich drażliwościami, nie jedno wybaczyć, nie jedno pominąć milczeniem. Czy nasze władze to rozumieją? Bynajmniej.

Kończymy nasze wywody. Utarło się w zwyczaju i powtarza się niemal codziennie w praktycznem życiu, iż w wypadku, gdy pracownik państwowy, gdy jakiś obywatel nie chce usłuchać władzy, gdy się krytykuje jej postępowanie, mówi się na niego z oburzeniem: — to bolszewik. Jest to bardzo grube nieporozumienie. Bolszewizm, to nie rozluźnienie społecznej dyscypliny, to nie brak poszanowania dla władzy. Przeciwnie, bolszewizm, to dyktatura, to rządy silne, bezwzględne, oparte o obowiązek ślepego posłuszeństwa, zabraniające krytyki, niedopuszczające kontroli. Bolszewizm, to autokracja, idąca od władzy niekrępowanej, niekontrolowanej, od władzy, która niema obowiązku słuchać niczego poza własnem zdaniem. Dlatego w Rosji sowieckiej niema praw pisanych, a wyroki zapadają i znajdują wyłączne uzasadnienie—w rewolucyjnem, komunistycznem sumieniu sędziów. A więc?...

Nowelizacja ustawy emerytalnej.

Zaopatrzenie emerytalne funkcjonarjuszów państwowych w Polsce uregulowane zostało po raz pierwszy przez ustawę z dnia 28 lipca 1921 r. Ustawa ta jednak okazała się wkrótce niewystarczającą. Nie wyczerpywała ona całokształtu zagadnień, związanych z doniosłą sprawą, którą miała uregulować. Wiele żywotnych spraw pomijała milczeniem, wiele rozstrzygała niedość dokładnie i pobieżnie.

Skutkiem tego wkrótce musiała ustąpić miejsca ustawie nowej. W r. 1923 przystąpił Sejm do rozważania tej kwestji. Nowa ustawa emerytalna (z 11 grudnia 1923 r.) starała się usunąć braki dawniejszej. Była nierównie obszerniejsza i bardziej wykończona. Jednakże i ona nie była dziełem skończonem. Zawierała wiele postanowień nieprzemyślanych, wiele braków i merytorycznych i formalnych. To też zanim ujrzała światło dzienne, doczekała się uzupełnienia w ustawie z dnia 13 lutego 1924 r. Później nowelizowano ją raz jeszcze, a to ustawą z dnia 12 czerwca 1924 r. Nowelizacja była fragmentaryczna. Nowelizatorowie starali się przeprowadzić taką lub owaką zmianę, załatwiali doraźny interes, zwracali uwagę na pewne określone kwestje. Całokształtem sprawy nikt się nie zajął. A ustawa domagała się nie fragmentarnych uzupełnień, ale całego szeregu daleko sięgających poprawek, zmian i modyfikacyj. Poddana analizie naukowej, omawiana wielokrotnie na łamach prasy codziennej, czasopism związkowych i naukowych, komentowana w bogatem, a niejednokrotnie twórczem wprost orzecznictwie Najwyższego Trybunału Administracyjnego, a przede-

wszystkiem poddana najpewniejszej analizie — w zastosowaniu praktycznem — nie mogła ostać się w tej formie, w jakiej pozostawiła ją ostatnia nowela z czerwca roku 1924.

Z pośród braków tej ustawy podnieść należy jej zbyt daleko idącą rygorystykę. Rygor wyraża się w pierwszej linji w czasokresie, potrzebnym do uzyskania praw emerytalnych. Jako minimum, niezbędne do uzyskania praw emerytalnych, ustawa przyjmuje lat 10. Norma ta, od której tylko nieliczne istnieją wyjątki, pojęta jest zupełnie ściśle. Termin liczy się od dnia do dnia bez ulgowych postanowień art. 16. Pełne uposażenie emerytalne wysługuje pracownik państwowy dopiero po 35 latach nieprzerwanej służby. Rygor surowy, czasokres nazbyt długi, a służba musi być istotnie nieprzerwana, skoro ustawa dopuszcza conajwyżej ośmiodniowe przerwy i to wyłącznie w wypadku przejścia z jednej gałęzi służby państwowej do drugiej. Do rygorów zaliczyć należy pokaźne świadczenia na rzecz skarbu, opłacane przez funkcjonarjuszów. Wynoszą one 3 proc. od poborów do czasu, dokąd istnieje dodatek regulacyjny. Po tym czasie mają wynosić aż 5 proc. poborów. O ile to postanowienie należy zaliczyć do rygorów, o tyle postanowienie, iż opłatę taką mają uiszczać także emeryci, należy zaliczyć stanowczo do nonsensów i dziwolągów, kompromitujących wprost ustawodawcę. Do tej samej kategorji zaliczyć wypada postanowienie, iż pracownik, uzyskujący wyższe uposażenie, czy to drogą awansu do wyższej grupy, czy też drogą automatycznego posunięcia do wyższego szczebla, opłaca przez 1 rok połowę różnicy poborów. Najbardziej jednak rażącym już nie rygorem, ale wprost pokrzywdzeniem jest to, iż ustawa emerytalna stanęła w sprzeczności z prawami nabytemi niektórych pracowników państwowych, że była gorszą i bardziej niekorzystną już nietylko w stosunku do przepisów emerytalnych niektórych państw zaborczych, ale i w stosunku do swojej poprzedniczki z roku 1921. W art. 81 postanowiła napozór pięknie, iż... „wlicza się pełną ilość lat służby w b. państwie zaborczem, według ustaw emerytalnych b. państwa zaborczego" — dodawała jednak pośpiesznie, że „sposób zaliczania tego czasu nie może być korzystniejszy, aniżeli w Państwie Polskiem, według ustawy niniejszej". Miało to w praktyce ten skutek, że o ile mniej korzystne dla pracownika były ustawy b. państw zaborczych, to stosowano te ustawy, o ile zaś były one korzystniejsze aniżeli ustawa z 11 grudnia 1923 r., wówczas stosowano tą ostatnią. W ten sposób pogrzebany został w p. t. zw. „rok za półtora", to jest prawo do zaliczania każdego roku służby półtorakrotnie, które to prawo posiadali niektórzy pracownicy kolejowi w b. zaborze austrjackim. Większość tych braków miała swoje źródło tam, gdzie leży niewyczerpana krynica wszystkich nonsensów, głupstw i dziwolągów, którymi naszpikowane są niestety nasze ustawy, t. j. w braku dostatecznej ilości posłów, przygotowanych do roli ustawodawców i w okoliczności, iż ustawy dochodzą u nas do skutku drogą kompromisu, który godzi interesa, ale w rezultacie kłóci się z logiką i gubi częstokroć zdrowy sens elaboratu. Większość rygorów, zwłaszcza rygor 35-letniej służby mamy do zawdzięczenia większości sejmowej, za której rządów ustawa została uchwalona. Wiadomo, iż uchwalano ją za drugiego gabinetu Witosa, zwanego popularnie rządem Chjeno - Piasta. Spółka ta aż nazbyt nieprzychylnie odnosiła się do postulatów pracowniczych, to też ówczesne stronnictwa mniejszości stoczyły formalną walkę o treść tej ustawy, w kórej nie zawsze udało im się zwyciężyć.

Sytuację, wytworzoną przez omawianą ustawę po upływie 2-letniego prawie czasu jej obowiązywania określa trafnie, choć nazbyt delikatnie Rada Ministrów w słowach: „niektóre jej postanowienia okazały się zbyt rygorystyczne, inne nasuwały wątpliwości w praktycznem zastosowaniu, niektórych wreszcie brakowało, aczkolwiek były konieczne".

Stąd wynika konieczność nowelizacji. Inicjatywę do niej dał Rząd, przyznać trzeba, iż w pewnej mierze pod naciskiem opinjf publicznej, w pierwszej zaś linii pod naciskiem opinji samych pracowników państwowych. Śledziłem tę sprawę bacznie prawie przez rok, i miałem możność wpływania na jej rozwój przeważnie pod kątem widzenia interesów maszynistów kolejowych. Maszyniści kolejowi mieli donioślejszy, aniżeli inni pracownicy państwowi interes w nowelizacji tej ustawy. Dla maszynistów małopolskich brzmienie ustawy było klęską, bo przekreślało nabyte prawa, umocnione zwiększonymi wkładami, które opłacali na rzecz t. zw. funduszu prowizyjnego b. kolei austrjackich. Dla maszynistów wogóle było ono pogrzywdzeniem, gdyż przyznawało im zaliczenie roku służby tylko za 14 miesięcy, podczas gdy ustawa z r. 1921 przyznawała im rok za 18 miesięcy. Oczywiście dotykały maszynistów w równej mierze także inne, krzywdzące postanowienia ustawy. Byłem też w przeciągu tego roku świadkiem, a w dużej mierze i współtwórcą wysiłków, podejmowanych przez Związek Maszynistów, aby doprowadzić do nowelizacji ustawy i do uwzględnienia w noweli słusznych postulatów maszynistowskich. Wysiłki te zostały naogół uwieńczone powodzeniem, co przypisać należy tak celowemu ujęciu sprawy przez Związek, jak też i, przyznać wypada, lojalnemu stanowisku, które zajmowało Ministerstwo Kolei.

Po rocznych przygotowaniach, wniosła Rada Ministrów do Sejmu projekt ustawy o zmianie niektórych postanowień ustawy emerytalnej. Projekt, noszący datę 25 września 1925 r., a odczytany w Sejmie w t. zw. pierwszem czytaniu w końcu października tegoż roku, ukazał się w druku sejmowym Nr. 2093.

Poniżej streścimy niektóre ważniejsze postanowienia tego projektu:

W art. 5 ustawy projekt zamierza zmienić postanowienia co do wysokości potrąceń, odnośnie do osób wojskowych, a to celem uzgodnienia tych postanowień z wydaną w międzyczasie ustawą z dnia 2 kwietnia 1925 r., o potrąceniach z uposażenia osób wojskowych. Postanowienie to wydaje się nam wątpliwej wartości o tyle, iż do jednolitej ustawy wprowadza obecnie rozróżnienia. Bardziej celowem byłoby równoczesne uregulowanie na drodze ustawy sprawy potrąceń z uposażenia funkcjonarjuszów państwowych w ogólności.

W art. 7 projekt zamierza wprowadzić zmianę doniosłą i korzystną dla pracowników. W miejsce bowiem dotychczasowej opłaty 3 proc. do czasu obowiązywania dodatku regulacyjnego i 5 proc. po zniesieniu tego dodatku, wprowadza jednolitą i stałą opłatę, w wysokości 3 proc., zwalnia od tej opłaty emerytów, znosi obowiązek uiszczania połowy różnicy poborów przy posunięciach do wyższej grupy i szczebla — wprowadza natomiast obowiązek opłaty składki emerytalnej dla tych funkcjonarjuszów państwowych, którzy wybrani do ciał ustawodawczych, korzystali dotąd z przywileju zaliczenia lat, spędzonych w wykonaniu mandatu do emerytury, nie uiszczali zaś wkładki.

W art. 15-tym zmodyfikowano sposób podwójnego zaliczania czasu służby wojskowej w czasie wojny o tyle, iż czas ten zalicza się podwójnie, nie jak dotąd, do chwili zawieszenia broni, ale do chwili zawarcia pokoju.

Art. 17-ty otrzymał uzupełnienie, dotyczące sposobu obliczania emerytury dla tych funkc. państw., którzy pełnią służbę poza granicami państwa. Projekt każe im obliczać emeryturę według tego uposażenia, któreby pobierali, gdyby pełnili służbę w granicach państwa.

W art. 19-tym projekt skreślił postanowienie, według którego nie wypłacano ułamków jednostki monetarnej, czyli groszy. W myśl projektu końcówki takie należy wypłacać. Postanowienie motywowane jest opinją, że po wprowadzeniu złotego, nie ma racji zatrzymywać reszt groszowych.

Art. 20-ty otrzymał uzupełnienie, którego celem jest niedwuznaczne usunięcie wątpliwości co do uprawnienia do pobierania dodatku na żonę. Projekt postanawia wyraźnie, iż emeryt nie otrzymuje dodatku na żonę, o ile małżeństwo zawarte zostało po przeniesieniu w stan spoczynku.

Art. 29-ty zmodyfikowany został w sposób rozszerzający uprawnienia władzy do przenoszenia w stan spoczynku funkcjonarjuszów państw. Dotychczasowy stan rzeczy był następujący: Pracownik miał prawo żądać przeniesienia na emeryturę między innemi w wypadku, gdy ukończył 60 rok życia, przyczem ustawa nie przewi-

dywała dalszych warunków. Natomiast władza miała prawo przenieść 60-letniego funkcjonarjusza w stan spoczynku tylko wówczas, o ile on równocześnie uzyskał już prawo do pełnego zaopatrzenia emerytalnego. Projekt dąży do wyrównania uprawnień i chce władzy udzielić prawa do przenoszenia w stan spoczynku z urzędu każdego funkcjon., który ukończył 60-ty rok życia. Postanowienie to jest niewątpliwie niekorzystne dla interesowanych pracowników, a z punktu widzenia słuszności, nie wydaje się nazbyt uzasadnionem. Inaczej przedstawia się sprawa, jeżeli 60-letni pracownik, nie mający prawa do pełnej emerytury, pracować nie chce, inaczej, gdy n. p. chce i może, a wbrew swojej woli, usuwany jest w stan spoczynku. Ratio legis leży oczywiście w ułatwieniu emerytowania i z tego punktu widzenia oraz w związku z problematem redukcji drogą t. zw. naturalnego ubytku, postanowienie to należy uważać za trafne.

Art. 37-my, jako interesujący najbardziej naszych czytelników, podajemy w dosłownem brzmieniu projektu:

„Kierownikom parowozów, ich pomocnikom i palaczom parowozowym, pełniącym stale służbę na parowozach, oraz konduktorom i hamulcowym, przydzielonym stale do obsługi pociągów, zalicza się do wysługi emerytalnej każdy rok służby w tym charakterze ponad 10 lat takiej służby, jako 18 miesięcy i w tym stosunku podwyższa się opłacaną przez nich za ten czas wedle postanowień art. 7 niniejszej ustawy upłatę".

Pracownikom poczt ruchomych (ambulansów) projekt zalicza każdy rok takiej służby za 15 miesięcy (dotychczas tak, jak maszyniści i konduktorzy, rok za 14 miesięcy).

W ten sposób ujęty art. 37 spełnia po części postulaty maszynistów. Uzasadnieniem tych potsulatów jest nad wyraz ciężka, rujnująca siły fizyczne i duchowe, targająca nerwy praca maszynistów, która bodaj nie da się porównać pod względem wysiłku nerwów i warunków pracy z żadną inną służbą w kolejnictwie. Olbrzymia odpowiedzialność, powiększona o niebezpieczeństwo własnego życia i zdrowia, napięcie uwagi wymagane w stopniu nader wysokim, wreszcie warunki pracy na nieosłonionym od wpływów atmosferycznych parowozie, niszczą zdrowie maszynisty nader szybko. Jeżeli zważymy ponadto, iż karjera maszynisty zaczyna się od mozolnej kilkuletniej pracy w charakterze palacza — uzasadnienie korzystniejszego zaliczania czasu służby stanie się niewątpliwem. Nie poruszamy kwestji, czy i o ile takie lub podobnie korzystne zaliczanie czasu służby byłoby wskazane wobec innych kategoryj pracowników kolejowych. W każdym razie jednak konstatujemy iż postanowienie to zostało w projekcie przeprowadzone połowicznie. Naszem zdaniem zaliczenie dopiero 11-tego roku półtorakrotnie nie wytrzymuje krytyki. Rok za półtora winien być zaliczany za cały czas służby na parowozie, przyczem 10 lat mogłyby ewentualnie być warunkiem do takiego zaliczania. W tym też kierunku będą zmierzały nasze usiłowania. Będziemy dążyli do wykreślenia z tekstu słów: „ponad 10 lat takiej służby". Z punktu widzenia fiskalnego nie powinny chyba istnieć objekcje, skoro wzamian za korzystniejsze zaliczenie czasu pobiera się większą opłatę.

Art. 38-my uzupełniony został postanowieniem na korzyść nauczycieli urlopowanych przez Ministra Wyznań Rel. i Ośw. Publ. dla pracy w instytucjach oświatowych, którym projekt poleca wliczyć czas urlopu do emerytury.

Art. 39-ty w brzmieniu projektu rozszerza uprawnienia władzy, odnośnie do emerytów, którzy uzyskali przeniesienie w stan spoczynku na podstawie art. 9 ustawy. Dotąd władza miała prawo poddać takiego emeryta przy zachowaniu warunków w tym artykule określonych 3 krotnie w ciągu lat dziesięciu ponownemu badaniu lekarskiemu i na tej podstawie odliczyć mu dodatkowo przyznane lata lub też nawet powołać go z powrotem do czynnej służby, jednakże wówczas tylko, gdy chodziło o emeryta z art. 9, punkt 2-a (nieszczęśliwy wypadek w służbie), przyczem redakcja tego artykułu budziła wątpliwości interpretacyjne. Obecnie przez zmianę stylizacji, rozszerzono to uprawnienie już bez wątpliwości na wszystkie przypadki art. 9 punkt 2 (nieszczęśliwy wypadek, działania wojenne, choroby epidemiczne).

Art. 40-ty uzyskuje według projektu uzupełnienie tej treści, iż władza, która zamierza powołać emeryta, nie mającego lat 40, do czynnej służby, obowiązaną jest poddać go badaniu lekarskiemu. Postanowienie to ma usunąć niedomagania praktyczne, które często dawały się odczuć przy sposobności stosowania tego artykułu.

Art. 44-ty znowelizowany został w duchu korzystnym dla pracowników. Według dotychczasowego stanu rzeczy, pracownik, który nie nabył prawa do emerytury, otrzymywał odprawę w wysokości trzymiesięcznych poborów, o ile opuszczał służbę z powodów taxative wymienionych w ustawie (trwała niezdolność do pełnienia obowiązków służbowych, powstała wskutek choroby lub kalectwa, bez własnej winy, redukcja z powodu reorganizacji urzędów). Projekt zmienia stylizację artykułu w ten sposób, iż wylicza wypadki, w których odprawa nie przysługuje (zwolnienie na własną prośbę, wydalenie), przyznając we wszystkich innych wypadkach prawo do 3-miesięcznej odprawy za czas służby od 2 — do 5 ciu lat i do 5-miesięcznej za czas służby powyżej 5-ciu. Wątpliwości nasuwa tutaj brak postanowień co do uprawnień pracowników opuszczających służbę przed wysłużeniem 2 lat. W braku takich postanowień w ustawie emerytalnej, otwiera się pole do dowolności, ponadto zaś istnieje niebezpieczeństwo, iż pracownicy etatowi mogą być n. p. w kolejnictwie traktowani w tym względzie gorzej od pracowników nieeatowych, którzy zyskują dokładnie określone prawa do odprawy już przed wysłużeniem 2 lat. W tym względzie projekt wymaga uzupełnienia.

Art. 48-my odnosi się do zawodowych wojskowych. Zpowodu specjalnego charakteru jego postanowień, zrezygnujemy ze szczegółowej analizy. Nadmienić wypada, iż projekt ma na celu poczynić w jego treści uzupełnienia, zmierzające do przystosowania jego postanowień do wydanych w międzyczasie ustaw o obowiązkach oficerów i szeregowych, ponadto zaś ma na celu uporządkować w drodze ustawodawczej stosunki, wynikające z orzecznictwa wojskowych sądów karnych i honorowych.

W art. 61-ym projekt zamierza przeprowadzić zmiany na korzyść wdów po funkcjonarjuszach. Dotąd, o ile pracownik zmarł w warunkach, uzasadniających doliczenie 10 lat do czasu wysługi, wymiar pensji wdowiej zależał od czysto przypadkowej okoliczności. Jeżeli był czas na przeprowadzenie badania lekarskiego, wdowa otrzymywała uposażenie wyższe, o ile nie — traciła to prawo. Projekt każe doliczać wdowie po pracowniku, zmarłym z powodów wymienionych w pkt. 2 art. 9 a) (nieszczęśliwy wypadek wskutek lub podczas pełnienia służby i c) (choroby zakaźne w miejscu służbowego pobytu) bez względu na to, czy badanie lekarskie było przeprowadzone, ponadto zaś przewiduje możność zastosowania ust. 2 art. 12 (podwyższenie pensji wdowiej w drodze wyjątku). Ponadto projekt zawiera uzupełnienie na korzyść wdów po pracownikach, którzy po 10-letniej służbie utracili wbrej własnej winy co najmniej 95 proc. zdolności zarobkowej. Dotąd wdowy te mogły otrzymać zwiększoną pensję ze względu na pochodny charakter tej pensji, tylko wówczas, o ile mąż zmarł już po dokonaniu wymiaru uposażenia emerytalnego, z doliczeniem 10 lat. Obecnie, w myśl postanowień projektu, wymaganem jest tylko skonstatowanie utraty conajmniej 95 proc. zdolności zarobkowej przez komisję lekarską za życia męża, odpada zaś warunek ukończenia postępowania wymiarowego.

W art. 74-ym projekt wrowadza zmianę na niekorzyść wdowy, która wychodzi ponownie zamąż, za funkcjonarjusza państwowego. Dotąd wdowa taka dostawała odprawę. Obecnie projekt, wychodząc z założenia, iż wdowa poślubiając funkcjonarjusza państwowego, zyskuje tem samem prawo do ew. zaopatrzenia wdowiego po nowym mężu, odnawia jej prawa do uzyskania odprawy.

W art. 78-ym przez skreślenie kilku wyrazów, usunięto antynomję, zachodzącą pomiędzy art. 76 a 78 ustawy.

Art. 81-my był tym, który stał w rażącej sprzeczności z zasadą zachowania praw nabytych. On to prze-

kreślał uprawnienia, nabyte przez pracowników w czasie służby w państwach zaborczych. Według projektu uzyskał artykuł ten redakcję, która zezwala na korzystniejsze zaliczanie czasu służby w państwach zaborczych, o ile za ten czas płacono wyższe składki, wyklucza jednak możliwość korzystniejszego zaliczania czasu służby wojskowej.

W ten sposób zyskali maszyniści w b. zaborze austrjackim restytucję swoich praw do zaliczenia roku służby za półtora. Ze względu na postanowienia art. 31-go projektu, restytucja ta dotyczyć będzie także i tych maszynistów, którzy zostali już przeniesieni w stan spoczynku na mocy obowiązującej obecnie ustawy. Wobec przeniesionych w stan spoczynku na mocy ustawy z r. 1921, kwestja ta w ogólności nie była aktualna, gdyż tamta ustawa nie znosiła praw nabytych, a przyznane przez nią zaopatrzenie nie mogło pod panowaniem nowej ustawy podlegać rewizji, ale ulegało tylko przeliczeniu.

Poza tem art. 81, w brzmieniu projektu zawiera postanowienia na korzyść nauczycieli, zajętych w szkołach polskich zagranicą, a wreszcie *nakazuje Ministrowi kolei zaliczyć do wysługi emerytalnej pracownikom byłych kolei prywatnych: fabryczno - łódzkiej i herbsko - kieleckiej lata udowodnionej służby na tych kolejach.*

W art. 82-gim projekt usuwa drugie zdanie ustępu drugiego, co ma na celu umożliwienie przyznania pełnego zaopatrzenia emerytalnego dla osób zasłużonych dla Narodu i Państwa Polskiego w b. zaborze pruskim.

Art. 84, traktujący o prawach pracowników, którzy w b. państwach zaborczych należeli do kas emerytalnych, wzgl. innych kas zaopatrzenia, uległ w projekcie modyfikacjom zasadniczym. Projekt wyłącza od dobrodziejstwa korzystania z ustawy pod warunkiem ustąpienia praw do kas emer. b. państw zaborczych, emerytów, wdowy i sieroty, przyznając to prawo jedynie funkcjonarjuszom państw. i zawodowym wojskowym. W stosunku jednak do tych ostatnich, znosi ze względów praktycznych obowiązek przeprowadzenia dowodu, iż realizacja praw nie nastąpiła, utrzymując konieczność podpisania deklaracji zrzeczenia się tych praw.

Wprowadza ponadto prekluzyjny termin do zgłaszania wypadków realizacji praw do kas emerytalnych b. państw zaborczych, ustanawiając datę 1-go stycznia 1926 roku, jako termin, do którego wypadki takie mają być zgłaszane. Termin ten ustanowiony został jedynie prowizorycznie, a w uzasadnieniu projektodawcy pozostawiają jego oznaczenie Sejmowi, wyrażając opinję, iż winien on upływać w ciągu 6-ciu miesięcy od daty wejścia w życie ustawy. Pracownicy, którzy wypadki takie głoszą w przepisanym terminie, będą mieli prawo korzystać z dobrodziejstw ustawy emerytalnej pod warunkiem zwrotu pobranych funduszów, który to zwrot następuje ratalnie (najwyżej 60 rat), przyczem wysokość rat zależna jest od uznania właściwych władz.

Wreszcie projekt porządkuje i reguluje tę sprawę w odniesieniu do wdów, sierot po funkcjonarjuszach, rozstrzygając wyczerpująco wszystkie nasuwające się tutaj możliwości.

W myśl projektu postanowienia te ze względów zasadniczych nie dotyczą tych emerytów, którzy, przeniesieni w stan spoczynku za czasów mocy obowiązującej ust. r. 1921, pobierali w dniu 1 października 1923 r. uposażenie emerytalne.

W art. 86 i 89 projekt wprowadza kilka poprawek stylistycznych. Ponadto w art. 21 udziela Radzie Ministrów upoważnienia do przyznania na wniosek Ministra Kolei ulg przejazdowych dla emerytów b. państw zaborczych w wymiarze takim, jaki przysługuje emerytom p. polskiego.

Wreszcie drogą wstawienia nowego ustępu w art. 89, usunięto jedną jeszcze dotkliwą krzywdę, którą wyrządzała ustawa emerytowanym funkcjonarjuszom kolejowym. Nowy ustęp znosi mianowicie częściowo w stosunku do pracowników kolejowych i pocztowych moc obowiązującą art. 3 ustawy. Art. 3 postanawia, iż ze Skarbu Państwa pobierać można tylko jedno zaopatrzenie. W razie zbiegu roszczeń o zaopatrzenie z dwu różnych tytułów, uprawniony ma prawo wyboru. Postanowienia tego artykułu dotkliwie krzywdziły zwłaszcza tych licznych pracowników kolejowych w b. zaborze austrjackim, którzy obok emerytury pobierali rentę za nieszczęśliwy wypadek. *Projekt przyznaje takim emerytom prawo do pobierania renty obok prawa do zaopatrzenia emerytalnego.*

W art. 90-ym, ustanawiającym prekluzyjny termin 30 kwietnia 1924 r. dla zgłoszeń emerytów b. państw zaborczych projekt wprowadza wyjątek na korzyść tych emerytów, którzy pozostawali w służbie p. polskiego nieliczalnej do wysługi emerytalnej.

W art. 92-gim projekt skreśla absurdalny przepis w myśl którego niemożliwem było podwójne zaliczenie czasu wojny polsko-bolszewickiej. Przepis ten raził tem więcej, iż według art. 81-go ustawy służba wojskowa w czasie wojny europejskiej w p. zaborczych mogła być zaliczona w niektórych wypadkach podwójnie. Anomalię tę projekt usuwa, wprowadzając ponadto postanowienie, w myśl którego służba w uznanych przez państwo formacjach wojskowych, odbyta przed dniem 1 listopada 1918 roku, traktowana ma być na równi ze służbą w wojsku polskiem. Konieczność i uzasadnienie tej zmiany należy z jaknajwiększym naciskiem podkreślić.

Art. 97-my w brzmieniu projektu ma na celu ustalenie objektywnych norm dla obliczania zaliczalnego do emerytury czasu pracy zawodowej, która dotąd zaliczana była na zasadzie postępowania weryfikacyjnego. W związku ze zmianami, wprowadzonemi w tym artykule, skreślono również ostatni ustęp art. 98.

Art. 102. Projekt wprowadza stopniowanie wysokości zaopatrzenia emerytalnego dla b. wojskowych p. państw zaborczych, zależnie od czasu, który spędzili na służbie w wojsku polskiem. Również wyłącznie do wojskowych stosuje się art. 105, w którym dodano ustępy, zawierające ustawową definicję pojęć służby wojskowej w p. zab. i emerytów b, p. zab. w odniesieniu do wojskowych. Do wojskowych stosuje się również poprawka w art. 108, przesuwająca na ich korzyść termin wniesienia podania o przyjęcie do wojska polskiego.

Skreślone powyżej postanowienia projektu uznać należy w przeważnej mierze za dodatnie tak ze względu na wewnętrzną konsekwencję ustawy, jak też i z punktu widzenia interesów pracowników państwowych. Ustawa będzie po uchwaleniu noweli w znacznym stopniu poprawiona i straci wiele krzywdzących postanowień. Nie wiadomo, jaki los spotka ten projekt na niepewnych wodach rozpraw i kompromisów sejmowych. Z naciskiem jednak chcemy podkreślić jeden zasadniczy postulat: *Sejm winien, niezależnie od projektu, zająć się skróceniem czasu wysługi emerytalnej.* *Dr. J. M. Z.*

Zmiana ustawy uposażeniowej.

W uzasadnieniach do projektu ustawy skarbowej na rok 1926, czytamy, co następuje:

„Nie przewidziano podwyższenia mnożnej, ani dalszej zmiany dodatku regulacyjnego w ciągu roku 1926, wychodząc z założenia, że zamierzona jeszcze w r. 1925 nowelizacja ustaw uposażeniowych wprowadzi stabilizację uposażeń w złotych, a to z uwagi na konieczność oparcia równowagi budżetu na jednej tylko mierze wartości, którą musi być złoty i konieczność usunięcia, uzasadnionej tylko jako zarządzenie przejściowe koncepcji wskaźnika kosztów utrzymania, nie ulegających zresztą obecnie poważniejszym wahaniom (?). Celem nowelizacji, o której mowa, będzie również zniesienie niektórych jak się w praktyce okazało, nieusprawiedliwionych różnic w uposażeniu pewnych grup funkcjonarjuszów państwowych, oraz zróżniczkowanie płac wedle terytorjalnych stosunków ekonomicznych"...

Ponieważ ustęp powyższy wyjęty jest z urzędowej enuncjacji Rady Ministrów, przeto musimy stwierdzić, iż zawiera on zapowiedź zasadniczej zmiany obowiązującej obecnie ustawy uposażeniowej. Sama myśl nie jest nową. Pochodzi ona, o ile się nie mylimy, od posła Zdziechowskiego, generalnego referenta budżetu w Sejmie. W czasie debat nad budżetem na r. 1925 wyraził on opinję tej treści. W myśl naszych informacyj, opinję tą podziela także Naczelna Izba kontroli. Pan premjer Grabski rów-

nież w zasadzie jest tego samego zdania, a interpelowany w tej kwestji w pierwszych miesiącach bieżącego roku, oświadczył, iż zgadza się na wprowadzenie nowego systemu i uznaje jego konieczność, jednakże uzależnia jego wprowadzenie od stabilizacji stosunków drożyźnianych, czego, jego zdaniem, „nie należy się spodziewać przed końcem czerwca r. b.".

Pan premjer Grabski ujął sprawę należycie, okazał się jednak fałszywym prorokiem. Istotnie, gdyby nastąpiła trwała i pewna stabilizacja stosunków drożyźnianych, nikomu nie chodziłoby o zatrzymanie punktów i wskaźnika kosztów utrzymania. Wówczas sprawa stałaby się nieaktualną sama przez się.

Jednakże stabilizacja stosunków drożyźnianych nie nastąpiła nietylko przed czerwcem, ale także i po czerwcu r. 1925. Co więcej, właśnie po czerwcu zachwiał się złoty, utracił przeszło 10 proc. swojej wartości w stosunku do walut zagranicznych, przesilenie gospodarcze weszło w niesłychanie ostrą fazę, zwiększyła się drożyzna, a mnożna uposażeniowa, daleka od sprawiedliwości, podskoczyła na 44 punkty w listopadzie. Dziwną i podejrzaną wydaje się nam zatem ta beztroska Rady Ministrów, która, zdaniem naszem, dość lekkomyślnie przeszła do porządku dziennego nad doniosłem zagadnieniem drożyzny. Jeszcze dziwniejszą wydaje się nam opinja, iż stosunki drożyźniane nie ulegają obecnie poważniejszym wahaniom. Przecież pisane to było we wrześniu r. 1925, a więc wówczas kiedy nikt już chyba nie miał złudzeń co do wzrostu drożyzny i kiedy każdy mógł dostrzec nie tyle może poważne wahania, ile stały i stosunkowo szybki wzrost kosztów utrzymania. Co więcej, mimo chwilowego zahamowania spadku kursu złotego, drożyzna nie wykazuje tendencji do ustabilizowania się, lecz przeciwnie, wzrasta stale. Jak słychać, mnożna na grudzień będzie musiała znowu ulec podwyżce i to dość wydatnej.

W tych okolicznościach wydaje nam się, iż opinja Rady Ministrów jest nieszczerą. Lekkomyślność, z jaką potraktowano sprawę, wydaje się nam ponadto niebezpieczną. Czyżby Rada Ministrów miała powody przypuszczać, iż w chwili obecnej znajdzie się w Sejmie większość, która skłonna będzie w obecnych niepewnych czasach znieść zależność wysokości poborów od wskaźnika drożyźnianego? Choć wiemy, iż, niestety, jest to możliwe, to jednak pozwalamy sobie wątpić, aby było prawdopodobnem. Wrócilibyśmy wówczas z powrotem do stosunków z r. 1923, a to są rzeczy niebezpieczne. Projekt taki, wniesiony w chwili obecnej, musiałby się spotkać z zdecydowanym sprzeciwem funkcjonarjuszów państwowych. Chodzi poprostu o kwestję bytu, wobec której front pracowników byłby jednolity. A jeżeli większość taka w Sejmie się nie znajdzie — wówczas jak wygląda realność budżetu. Wydatki osobowe stanowią tak duży procent wydatków budżetowych, że skoro preliminowano je według mnożnej 42 grosze — mogą w razie wzrostu drożyzny budżet całkowicie rozsadzić.

Bardziej przemawia nam do przekonania, iż powodem, dla którego Rada Ministrów chce zmienić ustawę uposażeniową, jest chęć zniesienia „niektórych nieusprawiedliwionych różnic w uposażeniu pewnych grup funkcjonarjuszów państwowych". Co za treść i jakie zamiary kryją się pod temi słowami — trudno dociec. Rada Ministrów zabawiła się tutaj w popularną dzisiaj krzyżówkę i wyraża się tak zagadkowo, iż śmiało mogłaby wyznaczyć premję temu, kto odgadnie treść szarady. Przecież funkcjonarjusze właśnie dlatego podzieleni są na grupy, aby miedzy nimi były różnice. Pocóż więc te różnice znosić? Wówczas grupy staną się niepotrzebne. Może jednak Rada Ministrów nie miała na myśli grup w rozumieniu art. 2 ustawy uposażeniowej, ale pewne kategorje pracowników — wówczas zagadka staje się nie do rozwiązania. Zobaczymy w przyszłości. Kwestji zróżniczkowania płac wedle terytorjalnych stosunków ekonomicznych, nie poruszamy, choć uznajemy słuszność tego postulatu. Trudno bowiem z kilku słów wywnioskować cośkolwiek o zamiarach Rządu w tej sprawie.

Poruszoną przez nas kwestję polecamy goraco uwadze sfer pracowniczych. Stoimy w obliczu poważnego i groźnego niebezpieczeństwa. Celem ostatecznego stabilizowania i uregulowania budżetu państwa — ma nastąpić zniesienie wskaźnika drożyźnianego w czasie, który najmniej jest stosowny do takich eksperymentów. Budżet państwa będzie zrównoważony. Ale co się stanie z naszym budżetem domowym? Kto go ustabilizuje, kto i czem go ma zrównoważyć, jeżeli nie otrzymamy zwiększonych poborów w razie wzrostu drożyzny. Poza tem nie widać wcale, aby rząd zdawał sobie sprawę z konieczności podwyższenia poborów pracowniczych. Myśli jedynie o zniesieniu „różnic między grupami", co ma zapewne oznaczać podwyższenie poborów dla grup najwyższych. Potrzeba natychmiast przeciwdziałać. Natychmiast, bo może być zapóźno. Należy poruszyć opinję publiczną, zainteresować sfery sejmowe. Nie pora na eksperymenty i wyrównywanie różnic i rzekomych krzywd. Wprzód niechaj powrócą normalne stosunki.

Idée fixe.

Idee fixe, po polsku „myśl natrętna". Tak nazywa się w medycynie pewna choroba umysłowa, należąca do gatunku obłędów bez szaleństwa (maniae sine delirio). Dotknięty tą chorobą człowiek jest zresztą zupełnie normalny, myśli zdrowo i logicznie. W pewnej tylko kwestji okazuje się nienormalnym. Jeden wyobraża sobie, że mu do głowy wjechał wóz drabiniasty z sianem, inny, że jest królem, inny wreszcie stara się wynaleźć perpetum mobile lub rozwiązać kwadraturę koła. Choroba ta jest nad wyraz przykrą i przeważnie nieuleczalną.

Obecnie zaczyna ona grasować nagminnie w naszem kolejnictwie. Z. U. K. choruje ciężko i nieuleczalnie na urzędnika i stosunek publiczno - prawny Z. Z. K., Z. Z. P. i P. Z. K. na wzajemną manję prześladowczą. Co gorsza i w M. K. dają się spostrzec objawy zmącenia pojęć i nienormalności. Myślą natrętną Ministerstwa stała się sprawa godzinowo - kilometrowego.

Mija już rok, gdy ten drabiniasty wóz wjechał do głów niektórych pp. referentów. Od tej chwili niema dnia, ani godziny spokojnej. Mnożą się próby, zamachy i usiłowania, aby pobory uboczne niektórych kategoryj pracowników obniżyć. Celem ataków jest w pierwszej linji godzinowo - kilometrowe. Uporczywość, z jaką Ministerstwo wciąż powraca do tej myśli, kazałaby przypuszczać, iż w obniżeniu godzinowo - kilometrowego leży conajmniej szczęście ludzkości, lub zbawienie Ojczyzny. Tymczasem chodzi o całkiem drobną i dosłownie nic nie znaczącą oszczędność budżetową. Przeprowadzenie jednak tej oszczędności, z wyraźną krzywdą dla maszynistów i konduktorów, stało się snać punktem ambicji niektórych wpływowych czynników w M. K., skoro za żadną cenę od myśli tej odstąpić nie chcą. Gdy kilkakrotne próby na skutek naszej zdecydowanej postawy spaliły na panewce, skoro ostatni zamach został zwycisko odparty — myśleliśmy, iż wreszcie będzie koniec. Gdzież tam! Ministerstwo godzi się ostatnio nawet na wprowadzenie godzinowego, byle tylko obciąć pobory. Nie wiele. Tylko troszeczkę, choć odrobinę, choć o parę groszy. Byle tylko obciąć.

Może nam ktoś zrobi zarzut, iż żartujemy z poważnej sprawy. Nie są to jednakże żarty. Jest dosłownie tak, jak napisaliśmy. Uporczywość, z jaką Ministerstwo trzyma się myśli obniżenia poborów ubocznych maszynistów, budzi istotnie podejrzenie, iż coś tu odbywa się poza drogą zdrowego i normalnego, logicznego myślenia. Obniżenie godzinowego nie zbawi ani państwa, ani kolejnictwa, nikomu nie pomoże. Wniesie tylko ferment w spokojne obecnie stosunki w kolejnictwe, a wobec zdecydowanej postawy maszynistów, może doprowadzić do nader przykrych i niepożądanych konsekwencyj. Dopóki M. K. zapewniało, iż chodzi o zrównoważenie budżetu, rzekomo przekroczonego po stronie wydatków, — myśl ta miała pozory wewnętrznej konsekwencji i logiki. Skoro jednak okazało się, iż to nieprawda, iż kolejnictwo pracuje bez deficytu, ba nawet z zyskiem i to w myśl publicznych enuncjacyj p. Ministra dość pokaźnym, skoro stało się wiadomem, iż preliminarz budżetu kolejowego na r. 1926 zamknięty jest czystym dochodem w sumie 86.400.000 złotych, skoro okazało się, iż w tymże preliminarzu M. K. przewidujt rozchód na kilometrowe w sumie 18.817.232 zł., a więc w sumie nie mniejszej niż w roku bieżącym — lo-

gika stanowiska M. K. zaczęła być podejrzaną. Cui bono? Po co i na co obcinać zarobki uboczne? Czyżby dla zadowolenia pewnego odłamu zdezorjentowanej opinji publicznej, która w imię fałszywych ambicyj i prawdziwych, choć brzydkich uczuć nieartykułowanej zazdrości, gardłuje już od roku przeciwko zarobkom maszynistów, wytaczając przeciwko nim ciężkie działa, nabite ślepymi nabojami kłamliwych argumentów. Chyba M. K. powinno zrozumieć, iż ludzie ci znajdują się na fałszywej drodze. Nie naszą rzeczą jest ich pouczać. Ale zniecierpliwieni, powiemy wreszcie prawdę w oczy. Jeżeli ktokolwiek sądzi, iż z racji stanowiska, wykształcenia, czy też z innych racyj (np. z racji służalczej lojalności, są i takie racje) jest pokrzywdzony w wysokości poborów, jeśli krzywdę swoją odczuwa dotkliwie w braku dostatecznej, jego zdaniem, różnicy w uposażeniach pewnych kategoryj, niechaj żąda poprawy bytu, zaszeregowania do wyższych grup, dodatków, renumeracyj, premij i t. d. Nie będziemy przeszkadzali, owszem, pomożemy, jeśli się da pomóc. Na to jednak nie trzeba używać argumentów, które uchodzą u złych, złośliwych dzieci, ale nie uchodzą w poważnej walce o byt. Nie wolno uzyskiwać poprawy bytu kosztem współpracowników. Tem mniej wolno uzasadniać dążenie do zadowolenia ambicji własnej krzywdą drugiego.

Jeżeli zatem wzgląd na tę propagandę sprowadził M. K. na bezdroża nienormalnej logiki — to czas zawrócić z tej drogi. W imię takich haseł nie warto prowokować groźnego i stanowczego oporu, brzemiennych w następstwa wydarzeń. Z naszych poborów ubocznych ani grosza nie damy. O godzinowem będziemy dyskutowali, ale każdą zniżkę odrzucimy. Ministerstwu zaś życzymy otrzeźwienia.

Szakale wyją znowu.

Fala naganki na pobory uboczne maszynistów, która najwyższe swoje napięcie osiągnęła w miesiącu grudniu r. 1924 i styczniu 1925 po naszych replikach, weszła na czas pewien w stadjum odpływu. Pewne wzmożenie jej natężenia dało się zauważyć w kwietniu r. 1925, w czasie debat nad budżetem, wówczas jednak nie znalazła ona oddźwięku poza komisjami sejmowymi. Obecnie daje się zauważyć znowu przypływ tej fali. Rozpoczęły się znowu ataki. I co najboleśniejsze, ataki te pojawiać się zaczynają ze strony kolejarzy, a patronują im, niestety, związki pracowników kolejowych... Wiatr powiał od morza. Pomorski okręg był mianowicie pierwszym, w którym ataki te miały miejsce.

Oto w dniu 11 października 1925 r. odbył się w Laskowicach wiec kolejarzy, zwołany przez P. Z. K., Z. U. K. i Z. Z. P. Przedziwna zgoda, wspaniała symbioza. Związki, które ustawicznie, codziennie wylewają na siebie kubły brudnych pomyj, zwalczają się ostro i namiętnie — nagle, na terenie pomorskim w zgodzie i jedności zwołują wspólny wiec. Imprezie tej patronował oczywiście osławiony Z. U. K., którego histeryczna komedja dobijania się o tytuły, aż nazbyt smutno zapisała się w historji ruchu zawodowego w kolejnictwie. Symboliczny p. „Teofil Nędza" z felietonu „Łącznika" nędzarz, przedewszystkiem duchowy i umysłowy, zainicjował wiec, który na pierwszym punkcie swoich obrad postawił nie co innego, jak atak na pobory uboczne maszynistów. Rezultatem obrad tego dziwnego wiecu jest rezolucja, żądająca w pierwszym punkcie „jednakowego traktowania wszystkich pracowników pod względem dodatkowego uposażenia, albowiem pewne kategorje pobierają w równej grupie wynagrodzenie do 200 proc. wyższe od podstawowego uposażenia". Pomijamy już bezsensowość i naiwność tej sui generis „rezolucji", chodzi nie o jej sens, ale o jej etykę. Uzasadnieniem tego stanowiska jest zazdrość, niska i pozioma zazdrość, nikomu nie przynosząca korzyści, nikogo zadowolnić nie zdolna. Nie mam ja, nie miej ty. Do czego to ma prowadzić, komu to ma pomóc? Oto rozlega się wycie szakali, które szukają żeru, upustu dla swych poziomych instynktów i nieartykułowanej nienawiści. Nawet przed oszczerstwem nie potrafili się powstrzymać. „Teofil" — nędzarz duchowy, tym razem nazwiskiem Kamiński z Czerska, zarzucił maszynistom w formie ogólnikowej, iż kradną węgiel... Wszystko w imię nienawiści, wszystko w imię głupiej zazdrości. Niedorostki, półuczeni, a zarozumieli karjerowicze, dorwawszy się stanowisk w ruchu związkowym, chodzą i błądzą po omacku, zapełniają długie szpalty cierpliwego papieru wypocinami swoich jałowych mózgów, wnoszą demoralizację, ducha nienawiści i zazdrości w szeregi pracowników. Czyż niema innej formy walki o byt, o polepszenie położenia ekonomicznego, jak deptanie po karkach współtowarzyszów niedoli? Czyż nie ma sposobu innego, innych dróg w walce o lepszą przyszłość, jak strącanie w przepaść tego, który własnymi siłami, bez szkody dla innych, wspiął się nieco wyżej? Brutalność tego postępowania jest jasna i wyraźna. Niedwuznaczną jest również jego szkodliwość dla tych właśnie, którzy swoją nędze duchowa, swoją niewolniczą służalczość i niewolnicze upodlenie kryją pod frazesem lojalności i pokory, pod frazesem wytartych liczmanów pseudo - patrjotyzmu. Maszyniści mieli zarobki uboczne i będą je mieli nadal, bo mieć je muszą, bo i Teofile — nędzarze duchowi wyjeżdżając służbowo, mają dodatki. Ataki z ich strony nam nie zaszkodzą, a im nie pomogą. Wydają tylko smutne, nader smutne świadectwo o ich etyce, o ich poziomie umysłowym, wskazują na to, iż wara im od ruchu zawodowego, który zapluskwili swoimi metodami.

Co gorsze i smutniejsze, także i Z. Z. K., który naogół metod podobnych nie używa, nie jest widocznie w stanie ukrócić nieartykułowanych wybryków ze strony niektórych swoich działaczy. Mamy przed sobą sprawozdanie z wiecu, który się odbył w dniu 1.X. 1925 roku w Podgórzu pod Poznaniem. Wiec miał charakter polityczny, był wiecem, związanym z wyborami do rad miejskich w województwie pomorskiem. Był na tym wiecu z ramienia W. Wyk. Z. Z. K. p. Buczek, byli p. p. Jonatowski i Kruczkowski. Ale choć przedmiotem obrad wiecu były sprawy, nic nie mające wspólnego z maszynistami i z godzinowo-kilometrowem, przecież nie obeszło się bez ataków w tym względzie. I p. Buczkowi pobory maszynistów zawadzają.

Wszystko to jest nader smutne, choć niestety, prawdziwe. Coś się psuje w ruchu zawodowym, coś mąci normalną pracę, zdrowe myśli i uczciwość postępowania. Jakiś bakcyl złośliwy pleni się w mózgach rozagitowanych związkowców. Wyją szakale. Oby ich wycie nie stało się przygrywką do klęski, która spotka nas wszystkich razem i każdego z osobna.

Przegląd techniczny.

Zmierzch kolei żelaznych.

W N-rze 10-tym „Maszynisty", w art. p. t. „Stulecie parowozu", wskazaliśmy na to, iż kolej żelazna weszła obecnie w stadium decydującej walki o swoje pierwszeństwo wśród środków lokomocji. Podnosiliśmy, iż parowóz napotyka coraz to więcej groźnych konkurentów, którzy usiłują go zepchnąć z przodującego dotąd stanowiska. Lokomotywa elektryczna, samochód i samolot, oto konkurenci, którzy rozwijając się technicznie, nierównie szybciej od parowozu usiłują zająć jego miejsce. Zwróciliśmy uwagę na to, iż okoliczność ta nie może być obojętna dla maszynistów i nie powinna uchodzić ich uwagi. Z parowozem związana jest jaknajściślej nasza egzystencja, to też powinniśmy z uwagą śledzić rozwój techniki na polu lokomocji, aby móc na czas przystosować się do zmienionych warunków.

Ciekawą ilustracją do uwag naszych i potwierdzeniem słuszności naszych twierdzeń jest artykuł p. t. „Zmierzch kolei żelaznych", zamieszczony w N-rze 299 (4646) „Gazety Porannej Warszawskiej" z dnia 30.X r. b. Poniżej podajemy go w dosłownym przedruku:

Z Ameryki nadchodzą wiadomości o ostrym kryzysie, jaki przechodzą koleje żelazne w Stanach Zjednoczonych. Wedle danych statystycznych, liczba pasażerów, przewiezionych przez koleje w 1924 r. zmniejszyła się

o trzysta miljonów w porównaniu z 1920 r., a ilość przewiezionych towarów nie wykazała takiego przyrostu, jakiego należało się spodziewać, wobec urodzaju i wzmożenia się tempa życia gospodarczego. Na stan ten nader niepomyślny dla towarzystw kolejowych wpłynął oczywiście ogromny rozwój automobilizmu.

Według ostatnich obliczeń jest już w Stanach Zjednoczonych ponad piętnaście miljonów samochodów osobowych i towarowych. Rozwija się też intensywnie ruch towarowy na rzekach i kanałach, a obecnie przybywa kolejom żelaznym jeszcze jeden groźny konkurent w postaci ruchu aeroplanowego. Dla szybkiego przewozu towarów luksusowych coraz częściej używane są aeroplany, a liczni, zamożni podróżni wolą już podróże powietrzne od kolei i samochodów.

Wskutek zmienionych warunków, towarzystwa kolejowe popadają w trudne materjalne położenie, tem bardziej, że koszty eksploatacji nieustannie rosną, a podniesienie dochodów mogłoby nastąpić jedynie przez podniesienie taryf, co przy konjunkturze ekonomicznej jest w danej chwili absolutnie nie do pomyślenia. Zarówno rząd, jak i zainteresowane sfery finansowe przychodzą do przekonania, że jedynym środkiem zaradczym w tej sytuacji będzie zwinięcie wszystkich bocznych i mniej uczęszczanych linji kolejowych, a zachowanie jedynie komunikacji na głównych arterjach.

W czasie nadchodzącej sesji kongresu ma być wniesiony projekt ustawy, upoważniający rząd do zażądania od towarzystw kolejowych przeprowadzenia odpowiednich zmian i redukcji linij, w razie zaś odmowy, załatwienie sprawy przez „Interstate Commerce Commision", instytucję rządową, stojącą ponad wszystkiemi przedsiębiorstwami kolejowemi i mającą olbrzymie pełnomocnictwa.

Jak widać z tego, rozpoczynające się drugie stulecie kolei żelaznych łączy się z początkiem ich zmierzchu. Fachowcy przypuszczają, że w każdym razie znikną lokomotywy, opalane węglem, czy ropą, a koleje będą zelektryfikowane. W związku z tem na na pierwszy plan wysuwają się zagadnienia energji elektrycznej i stworzenie stacyj centralnych, o jak największej sile. Pod przewodnictwem sekretarza stanu handlu i przemysłu, Herberta Hoovera, opracowywany jest projekt o zmianie systemu dobywania energji elektrycznej na terytorjum jedenastu północno - wschodnich Stanów. Oszczędności, z wykonania tego projektu wynoszą pięć miljardów dolarów jedynie na kosztach środków opałowych, nie mówiąc już o kosztach przewozu węgla i ropy do stacyj oddalonych od miejsc ich produkcji.

Według danych, przedstawionych przez Hoovera, ogólne zapotrzebowanie energji elektrycznej w 1930 roku wyrazi się w sile trzydziestu sześciu miljonów koni.

Wynalazek.

Maszyniści K. P. Stanisław *Fuchs* i Franciszek *Wojtacha* przedstawili Ministerstwu Kolei wynalazek, dotyczący hamulca o powietrzu sprężonem. Zalety nowego wynalazku streszczają się według zapodań wynalazców w następujących udogodnieniach:

1) Hamulec nowego typu zasila automatycznie zbiorniki zapasowe pod wagonami *podczas hamowania*, przyczem napełnianie zbiorników odbywa się o wiele szybciej, aniżeli w dotychczasowych aparatach.

2) Hamulec zapewnia utrzymanie stałego, określonego ciśnienia w czasie wolnego hamowania we wszystkich jednostkach hamulcowych i to niezależnie od skoku tłoka w cylindrach, co umożliwia należyte regulowanie szybkości biegu pociągu.

3) Kran maszynisty nowego typu ułatwia manipulację, a mianowicie: Po przesunięciu rączki kranu z pozycji 2-giej w 3-cią, kran wypuszcza automatycznie ½ atmosfery ciśnienia, zasilając stale zbiorniki. Rączka kranu pozostaje stale w nadanej pozycji. Mocne (nie nagłe) hamowanie następuje automatycznie po przełożeniu rączki w pozycję 4-tą. Rączka pozostaje również w nadanej pozycji (4-ej).

4) Jednostki, hamowane nowym sposobem, mogą być łączone z jednostkami starego typu i mogą być hamowane kranem starej konstrukcji, nie tracąc zupełnie na sprawności.

* * *

Na skutek zarządzenia M. K. odbyła się w dniu 4-ym listopada r. b. konferencja wynalazców z p. inż. Nehringiem, długoletnim kierownikiem firmy Westinghouse'a w Petersburgu, który występował jako rzeczoznawca z ramienia M. K. W rezultacie postanowiono odbyć próbę praktyczną, która odbędzie się w czasie najbliższym, w terminie, który określi M. K. Dodać należy, iż taka próba odbyła się już w Strzemieszycach, w obecności miejscowych władz i wydała zadawalające rezultaty. M. K. zamierza przeprowadzić próbę z większą ilością wagonów.

* * *

Nie przesądzając wartości i prawdziwości wynalazku, z braku wszelkich danych w tym kierunku, pragniemy powiadomić o tych faktach opinję publiczną. Chodzi nam w pierwszym rzędzie o to, aby M. K. nie zbagatelizowało sprawy. Należy się jej baczna uwaga. Zdaniem naszem, trzeba rzecz zbadać gruntownie i próby przeprowadzić konsekwentnie aż do uzyskania zupełnej pewności co do wartości wynalazku. Wiedzieliśmy o tej sprawie już od dawna i znamy tok jej załatwiania w M. K. Wydaje się nam, że zbyt wiele było tutaj biurokratyzmu. Być może, że powód leży w okoliczności, że wynalazek przedstawiają nie inżynierowie, ale tylko maszyniści. Przypominamy, iż wynalazcy nietylko pomiędzy inżynierami się znajdują. Jeżeli wynalazek ma istotnie zalety, które mu przypisują jego autorowie — jest on wynalazkiem bardzo doniosłym i byłby dla P. K. P. niewątpliwie cenną zdobyczą. Dlatego nie wolno dopuścić do tego, aby wynalazcy, zrażeni przydługimi ceremonjami biurokratycznymi, sprzedali wynalazek firmie zagranicznej. Wobec tego polecamy tę sprawę uwadze miarodajnych czynników w M. K., z naleganiem, aby sprawy nie bagatelizowały.

Reflektory elektryczne na parowozach.

W dniu 30 października r. b. p. Minister Kolei inż. Tyszka dokonał osobiście próby zastosowania reflektorów elektrycznych o dużej sile światła na linji Warszawa-Ożarów. P. Ministrowi towarzyszyli p. p. Dyr. Depart. inż. Czapski, Skupiewski i Mrozowski, p. nacz. wydziału Czerkawski, Kasprecki i Lesiewicz oraz referent prasowy M. K. p. Tadeusz Strzetelski.

Na przodzie parowozu umeiszczono 3 lampy elektryczne, o sile 250 świec każda, na tyle o sile 100 świec. Lampy umieszczono przed reflektorami amerykańskimi, o dużej sile rzucania światła. Lampy otrzymują prąd z turbogeneratorów, umieszczonych na parowozie. Próby dały wyniki nadwyraz zadawalające. Dzień próby był dniem bardzo mglistym. Mimo gęstej mgły, reflektory pozwalały dojrzeć umyślnie ułożone na torze przeszkody z odległości około 200 metrów. Według opinji p. Dyr. Dep. Czerkawskiego, w razie pogody reflektory rzucają światło na odległość około 1000 m. Drużyny parowozowe oraz maszyniści instruktorzy, którzy brali udział w tej próbie, a także i w innych próbach przy pociągach pośp. na linji Warszawa — Toruń wyrażają się nader dodatnio o praktycznej wartości wynalazku.

* * *

Próby z reflektorami, o wielkiej sile światła, stoją niewątpliwie w związku z szeregiem wypadków kolejowych w roku bieżącym, które miały swoje źródło w zamachach zbrodniczych. Starania właściwych organów administracji skierowały się ku umożliwieniu wykrywania na czas ewentualnych przeszkód na torach. Urządzenie wzorowano na doświadczeniach kolei amerykańskich i angielskich. Państwa kontynentu europejskiego dotąd urządzeń takich na swoich parowozach nie posiadają, choć we Francji i Niemczech czynione są analogiczne próby. Inicjatywie p. Ministra należy z punktu widzenia kierowników parowozu z zapałem przyklasnąć. Reflektory zdolne są rzeczywiście zapobiec niejednemu wypadkowi, uratować nie jedno życie ludzkie i zaoszczędzić nie jeden tysiąc strat. Wszakże każdy, najmarniejszy nawet samochód posiada i musi posiadać według przepisów policyjnych, reflektory, o dużej sile światła. Parowozy pozba-

wione są dotąd należytych reflektorów, choć ich potrzebują niemniej od samochodów. Cokolwiek by można powiedzieć o ich wartości, zawsze w stosunku do obecnych urządzeń, przedstawiają one postęp bardzo daleko idący. Nie bez znaczenia jest również sposób, w jaki należycie silny reflektor oddziaływuje na psychikę maszynisty. Maszynista, widząc przed sobą drogę na dłuższej przestrzeni, jest pewniejszy siebie, spokojniejszy i jedzie z mniejszą obawą i mniejszem napięciem nerwów. Bylibyśmy radzi, aby nowe urządzenie zostało jaknajprędzej wprowadzone.

* * *

Niektóre organy prasy podniosły, iż urządzenie reflektorów elektrycznych jest zbyt kosztowne. Koszt reflektorów wraz z urządzeniem i instalacją turbogeneratorów ma wynosić około 4.500 zł. Oceniły też sprawę raczej jako chęć pokazania się i bezkrytyczne naśladownictwo obcych wzorów, zbyt kosztowne w stosunku do naszych środków, aniżeli jako poważne i celowe ulepszenie techniczne. Na takie ujęcie sprawy, nie możemy się zgodzić. Co do wysokości kosztów, nie zabieramy głosu z powodu braku danych o zasobach naszego kolejnictwa. Jednakże każde ulepszenie techniczne, zwłaszcza o tej doniosłości, jak omawiane reflektory, winno być popierane bez względu na to, czy jest naśladownictwem, czy myślą oryginalną i bez uwagi na to, czy i kto już takie urządzenia posiada. Sytuacja, w której znalazły się koleje nasze w okresie zamachów zbrodniczych, może się łatwo powtórzyć. Maszyniści, w których ręku leży w pierwszej linji bezpieczeństwo ruchu, będą popierali usilnie wprowadzenie nowych reflektorów, przekonani, iż uchronią one kolej od strat daleko większych od kosztów ich instalacji.

Skąd będziemy dostawali parowozy?

Związek polskich wytwórców wagonów i parowozów złożył czynnikom miarodajnym memorjał w sprawie zamierzonego oddania zamówień na budowę parowozów w stoczni gdańskiej.

Memorjał przypomina, że w latach 1920 — 1921 Ministerjum Kolei zawarło długoterminowe umowy z krajowemi fabrykami lokomotyw na dostawę dla kolei polskich 2.590 sztuk parowozów, które miały być dostarczone w ciągu dziesięciolecia 1921 — 1931 r. Mimo to, w marcu 1922 roku Rząd Polski podpisał deklarację, mocą której obowiązuje się powierzyć Międzynarodowemu Tow., obejmującemu warsztaty kolejowe w Troyl i Stocznię Gdańską, dostawę 900 sztuk parowozów w ciągu lat 15.

Tak poważne zamówienie, wydane poza obrębem kraju, wpłynie wybitnie, za polskie pieniądze na zmniejszenie bezrobocia w Niemczech, z uwagi na znikomy udział robotników polskich w Stoczni (zaledwie 1 procent ogółu pracowników) przyczyni się natomiast b. poważnie do powiększenia ilości bezrobotnych w Polsce i do podkopania bytu wielu gałęzi przemysłu, ściśle związanego z fabrykami taboru kolejowego.

To też oddanie najbliższym naszym sąsiadom, tak wrogo względem nas usposobionym, zamówienia na 900 sztuk parowozów za ogólną sumę około 240.000.000 złotych, z których 80 proc., za sprowadzone materjały, przypadnie przeważnie Niemcom i 20 proc., prawie tylko za robociznę, Gdańskowi, jest wyraźną krzywdą dla przemysłu krajowego.

Presja, wywierana na Polskę i gotowość przeniesienia nieczynnych obrabiarek, specjalnie z Niemiec do Gdańska, pośrednio na koszt Polski, w celu przystosowania zakładów Stoczni do produkcji parowozów, jest wyraźnem dążeniem Niemiec do zgniecenia w zarodku przemysłu taborowego w Polsce, wobec nadmiaru fabryk parowozowych w Europie Zachodniej i Niemczech i spodziewanej niemożności otrzymania dalszych od Rządu Polskiego zamówień.

Zw. polskich wytwórców wagonów i parowozów w memorjale swym wskazuje sposób wyjścia z tego trudnego położenia, nie krzywdzący stron obu. Proponuje mianowicie: Oddać Stoczni Gdańskiej zamówienie na statki handlowe, na takich samych warunkach kredytowych i przy tej samej łącznej kwocie.

Piekące sprawy.

O mnożną dla obliczania godzinowo-kilometrowego.

W N-rze 10-tym „Maszynisty" z r. b. umieściliśmy artykuł pod powyższym tytułem. Stwierdziliśmy w nim, iż administracja kolejowa wypłaca godzinowo - kilometrowe drużynom parowozowym według mnożnej 40, chociaż w ostatnich miesiącach mnożna ta wynosi więcej: 42, 43 a nawet 44. Postępowanie to jest niewątpliwie sprzeczne z obowiązującymi przepisami. W szczególności sprzeciwia się postanowieniu Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r., w myśl którego dla obliczenia godzinowo - kilometrowego, które wymierzone jest w punktach, ma być stosowana mnożna, ustalana co miesiąc przez Radę Ministrów na zasadzie art. 4 ustawy uposażeniowej. Niezależnie od artykułu w „Maszyniście", wystąpiliśmy w tej sprawie z pismem do M. K., na które jednak, mimo ustawicznych próśb i przynagleń, do dziś nie mamy odpowiedzi.

Wiemy o co chodzi. Nie udało się ostatnio Ministerstwu przeprowadzić obniżenia stawek dla godzinowo-kilometrowego. Ponieważ jednak nie może się ono wyrzec chorobliwej myśli obniżenia naszych zarobków, przeto próbuje uskutecznić swoje zamiary na drodze, którą powyżej opisaliśmy.

Jest to jednak objaw niebezpieczny już nietylko dla nas, ale dla praworządności wogóle. Istniejące i obowiązujące przepisy winny być szanowane w pierwszym rzędzie właśnie przez Ministerstwo. Nie wolno ich gwałcić, ani obchodzić pod żadnym pozorem, dla żadnych ubocznych względów. Podkreślamy raz jeszcze z całą świadomością i w pełnem poczuciu odpowiedzialności za to, co mówimy, iż postępowanie Ministerstwa jest bezprawiem. Jasne i niedwuznaczne Rozporządzenie Rady Ministrów istnieje i obowiązuje. Dotąd bowiem nie zostało ani odwołane, ani zmienione w Dzienniku Ustaw.

Należy raz skończyć z samowolą i gwałceniem ustaw. Wzywamy M. K. do natychmiastowego wydania zarządzenia, aby obowiązujące przepisy były szanowane. Jeżeli wypłata godzinowo - kilometrowego w listopadzie nastąpi znowu według mnożnej 40, spowodujemy bezzwłocznie interpelację w Sejmie i wezwiemy wszystkich maszynistów do wnoszenia rekursów do M. K. M. K. znajdzie u siebie 9.000 rekursów, a w konsekwencji stanie wobec 9.000 skarg do Trybunału Administracyjnego, z których każdą przegra. Nie możemy pozwolić na takie lekceważenie naszych uzasadnionych i słusznych protestów. Sprawa nie zależy od swobodnego uznania M. K., ale jest uregulowana ustawą i wydanem na jej podstawie Rozporządzeniem. Ustawie należy się posłuch, Rozporządzeniu także. Godzinowo-kilometrowe musi być wypłacone według mnożnej 44 w listopadzie, a różnice, wynikłe z bezprawnej redukcji poborów w lipcu, sierpniu, wrześniu i październiku, muszą być natychmiast wyrównane!

O etaty dla Najwyższ. Trybunału Administracyjnego.

Pierwszy Prezes Najwyższego Trybunału Administracyjnego, p. Dr. *Sawicki*, udzielił niedawno wywiadu współpracownikowi „Gazety Porannej Warszawskiej". Wywody jego są przerażającą ilustracją stosunków, panujących w naszej administracji. Oto w ciągu lat 1922, i 1923 wpłynęło do tegoż Trybunału 2,100 spraw, w ciągu r. 1925 do listopada 3.280, a jest nadzieja, iż do końca roku wpłynie ich powyżej 4.000. Pracy nad tą powodzią skarg ma podołać 23 sędziów, sądzących w dodatku kolegjalnie, w kompletach po 5 sędziów. Jest to oczywiście niepodobieństwem. To też z własnej praktyki wiemy, iż interesowani czekają na wyznaczenie rozprawy po roku i więcej. Sprawy, wniesione za pośrednictwem naszego Związku, jeszcze w kwietniu r. b., do dziś nie doczekały się wyznaczenia rozprawy.

A sprawa ta jest nader ważna dla pracowników państwowych. Trybunał Administracyjny — to częstokroć jedyna i ostateczna ucieczka i obrona przed pokrzywdzeniem. Działalność i orzecznictwo naszych władz administracyjnych stoi tak nisko i tak często krzywdzi obywateli, że jak stwierdza 1-szy Prezes N. T. A. 60 — 70 proc. skarg na ich zarządzenie, załatwiane bywa pomyślnie.

60 — 70 proc. zatem orzeczeń i zarządzeń władz administracyjnych mija się z prawem. Podkreślić nadto należy, iż większość tych spraw — to sprawy pracowników państwowych — a wśród nich największy procent stanowią— wstyd powiedzieć — sprawy emerytalne. Ten stan rzeczy odsłania bolesną i ropiejącą ranę w naszej administracji. Brak poczucia prawa, brak znajomości tegoż prawa, wschodni duch samowoli — grasują i żerują w naszem życiu państwowem. A jedyna instytucja, jedyny Trybunał, do którego można zwrócić się o pomoc, ma zbyt szczupły etat osobowy, jest przeładowany sprawami, wskutek czego pokrzywdzonym przychodzi zbyt długo czekać na sprawiedliwość. Co ma zrobić pracownik, któremu nieprawnie odmówiono emerytury, skoro ma czekać rok i więcej na rezultat swojej skargi? Z czego ma żyć przez ten czas?...

Polecamy tę sprawę gorącej uwadze p. posłów. W preliminarzu budżetowym na rok 1926 etat osobowy N. T. A. nie uległ zmianie. Przewiduje nadal 23 sędziów, 4 prezesów i 1 pierwszego prezesa. Także i etat t. zw. sekretarjatu prawniczego i kancelarji jest zbyt szczupły, wynosi bowiem zaledwie 32 urzędników, co w porównaniu do ogromu zadań N. T. A. jest cyfrą niewystarczającą. Wiemy skądinąd, iż p. Prezes Sawicki starał się usilnie o powiększenie etatu, że jednak spotkał się z oporem u miarodajnych czynników. Nic dziwnego. Biurokracja nie bardzo lubi N. T. A. Do powiększenia etatu tej tak pożytecznej i tak znakomicie działającej instytucji powinni zatem dać inicjatywę ci posłowie, którym zależy na poszanowaniu prawa i na interesach szerokich warstw obywateli, krzywdzonych bezprawnemi zarządzeniami władz.

Z życia związkowego.

Ryzykowna próba.

Quem Iuppiter perdere vult — dementat. Kogo Jowisz chce zgubić — odbiera mu rozum — mawiali starożytni Rzymianie. Coś podobnego przygodziło się p. inż. Chojeckiemu, naczelnikowi O. M. 3 i parowozowni w Kowlu. Czytelnicy nasi przypominają sobie zapewne szereg artykułów, które zamieściliśmy w „Maszyniście", omawiając stosunki w parowozowni kowelskiej. Wyszły na jaw ciekawe szczegóły i sposoby urzędowania, p. Chojecki złożył niefortunną próbę swoich talentów — nieco po tem wszystkiem, uspokoiło się w parowozowni kowelskiej. Ostatecznie jednak cały incydent pozostał, jeśli można użyć tego wyrażenia, w rodzinie, między swoimi. Szeroki ogół mało się interesuje wewnętrznymi stosunkami służbowymi w kolejnictwie. P. Chojecki zapałał jednak zemstą i udał się z doniesieniem do prokuratury. W tych dniach kol. Sommerfeldt, odpowiedzialny redaktor naszego czasopisma, otrzymał akt oskarżenia o zniesławienie z art. 532 i 533 Kodeksu karnego.

Będziemy tedy mieli proces prasowy. I owszem.

O stosunkach w parowozowni kowelskiej pomówimy publicznie i to przed szerszą publicznością. Pozwalamy sobie bardzo wątpić, czy p. Chojecki dobrze na tem wyjdzie, zwłaszcza, iż akt oskarżenia oparł się na podstawach — wyrażając się delikatnie — mijających się z prawdą. Prokurator uwierzył p. Chojeckiemu na słowo. Ale wątpimy, czy uczyni to sąd, zwłaszcza, gdy my wystąpimy z materjałem dowodowym.

Sprawa jest nader ryzykowna dla p. Chojeckiego. Jeśli ją wygra — pół biedy. Ale jeżeli ja przegra — będzie w opinji publicznej pogrążony nazawsze. Nie chcemy uprzedzać wyniku sprawy, ani tem mniej odsłaniać naszych atutów przedwcześnie. Zdaje się nam jednak, iż zmierzch kowelskich bogów jest bliski.

Zjazd okręgu radomskiego w Kielcach.

W dniu 2.9 b. r. odbył się w Kielcach zjazd okręgu radomskiego Z. Z. M. Na porządku dziennym umieszczono następujące sprawy: 1) Zagajenie i odczytanie protokółu z poprzedniego Zjazdu. 2) Sprawozdanie Zarządu okręgowego i Komisji rewizyjnej za ostatni okres działalności. 3) Uchwalenie ustępującemu Zarządowi absolutorjum z działalności i gospodarki. 4) Wybór Zarządu okręgowego. 5) Sprawozdanie członków Zarządu Głównego ze stanu spraw ogólno - związkowych. 6) Wolne wnioski.

Obradom Zjazdu przewodniczył z urzędu prezes okręgu, kol. *Żeber* Władysław, który złożył sprawozdanie z działalności Zarządu okręgowego za okres ostatni. Naogół okręg rozwija się coraz pomyślniej, wykazując coraz to większe usprawnienie swojej działalności i coraz to większą zwartość i spoistość organizacyjną. Praca nad zorganizowaniem okręgu napotyka jednak na szereg trudności zasadniczych i braków technicznych. Najgroźniejszym objawem jest słabe poczucie dyscypliny organizacyjnej, objaw, dający się zaobserwować w niektórych ośrodkach okręgu i utrudniający w wysokim stopniu pracę Zarządowi Okręgowemu. Zarząd okręgowy starał się jednak sprostać swojemu zadaniu, co przychodziło mu z pewną trudnością, zwłaszcza dlatego, iż siedziba okręgu znajduje się w innej miejscowości, aniżeli siedziba Dyrekcji. Sprawozdanie z pracy organizacyjnej oraz ze sposobu załatwiania bieżących spraw, składał kol. sekretarz okręgu *Michniewski*, sprawozdanie kasowe kol. skarbnik *Olszak*.

W imieniu Komisji rewizyjnej zabrał głos kol. *Nieradzki*, który poddał ocenie gospodarkę finansową Zarządu, akceptując imieniem Komisji naogół zasady tej gospodarki. Kol. *Nieradzki* wytknął jednak Zarządowi cały szereg braków drobniejszej wagi i zażądał ich wyjaśnienia. Wreszcie skonstatowawszy legalność wydatków i ujawnienie wszystkich wpływów, postawił imieniem Komisji wniosek na uchwalenie ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

W dyskusji nad sprawozdaniem Zarządu i Komisji rew. zabierali głos liczni mówcy, między innymi kol. *Witkowski* i *Nieradzki*, poczem na wniosek kol. Koperskiego, przerwano dyskusję i przystąpiono do głosowania. Większością głosów przy 2 głosach przeciw i 1 wstrzymującym się, Zjazd absolutorjum uchwalił.

Sprawozdanie z obecnego stanu spraw i postulatów maszynistów przedstawiali członkowie Zarządu Głównego kol. *Witkowski* i *Żeber*. Kol. *Witkowski*, upoważniony przez Prezydjum Związku, powitał Zjazd imieniem Zarządu Głównego i wytłumaczył nieobecność przedstawicieli Prezydjum, którzy zajęci nader ważnymi sprawami w M. K., Warszawy opuścić nie mogli. Następnie przedstawił stan najważniejszych spraw i postulatów maszynistowskich, ze szczególnem uwzględnieniem akcji Związku w sprawie godzinowo - kilometrowego. Wywody kol. *Witkowskiego* uzupełniał kol. *Żeber*, podkreślając konieczność bezwarunkowego podporządkowania się pod decyzję Zarządu.

Po przerwie obiadowej przystąpiono do wyboru nowego Zarządu okręg. Wybrani zostali większością głosów: Prezesem: kol. *Żeber Władysław* — Kielce; wiceprezesem: kol. *Kołodziejczyk Władysław* — Skarżysko; sekretarzem: kol. *Michniewski Antoni* — Kielce; skarbnikiem: *Olszak Stanisław* — Kielce; przedstawicielem dyspozytorów *Nowicki Józef*; członkami Komisji rewizyjnej: *Nieradzki; Orlikowski* i *Kusnerz*.

W wolnych wnioskach poruszano następujące sprawy: 1) *Lista starszeństwa*. W tej sprawie postanowiono zwrócić się po opinję kół miejscowych i uzależnić stanowisko okręgu od decyzji poszczególnych kół. 2) *Kary*. Postanowiono domagać się od D. K. P. przywrócenia grup uposażenia kolegom zdegradowanym w drodze dyscyplinarnej. 3) *Maszyniści kontraktowi*. Postanowiono domagać się nadania im etatów. 4) *Umundurowanie*. Domagano się przywrócenia dawnych zasad oraz ścisłego wykonania obowiązujących obecnie postanowień. 5) *Pragmatyka*. Domagano się rychłego wprowadzenia jej w życie. 6) *Premje opałowe*. Domagano się zwiększenia normy oraz postanowiono żądać, aby normy były ogłaszane zgóry.

Zebranie koła miejsc. Lublin.

Koło miejscowe Z.Z. M. w Lublinie rozwija pod kierownictwem nowo-obranego prezesa, kol. Burzy, bardzo ożywioną działalność organizacyjną. Wdniu 24 września b. r. odbyło się Walne Zebranie koła z następującym porządkiem dziennym:

1) Sprawa wynajęcia lokalu dla biura związku.
2) Sprawa założenia kasy zapomogowej.
3) Sprawa składek na sztandar.

Zebraniu przewodniczył z wyboru prezes K. M. kol. Mateusz *Burza*. Nad każdym z punktów porządku dziennego rozwinęła się ożywiona dyskusja. W rezultacie obrad postanowiono sprawę wynajmu lokalu na razie odłożyć z powodu braku dostatecznych funduszów. W sprawei kasy zapomogowej zdecydowano opodatkować się po 3 zł. miesięcznie i wybrano komisję w skład której weszli kol.: *Burdzanowski, Gieroba, Mench* i *Wawrzonkiewicz*. Komisja otrzymała od zebrania dyrektywy co do treści statutu kasy. Kasa ma udzielać zapomóg zwrotnych i bezzwrotnych. Zapomogi zwrotne mogą otrzymywać kol. w razie choroby i t. p. Zapomogi bezzwrotne wypłacać się będzie wdowom i sierotom po zmarłych członkach. W sprawie składek na sztandar postanowiono ściągnąć zaległości i załatwić w ten sposób kwestię sztandaru ostatecznie. Rozważano ponadto szereg wolnych wniosków. Miedzy innymi uchwalono udzielić zapomogi w sumie 150 zł. kol.*Chrostowskiemu*, który od kilku miesięcy jest obłożnie chory.

Oprócz omówionego zebrania odbyło koło Lublin w dniu 8. ub. miesiąca Walne zebranie z udziałem kol. Prezesa Związku *Majlicha* i sekretarza Związku kol. *Siadaka*.

Ruchliwemu Zarządowi i pięknie rozwijającemu się kołu życzy Redakcja „Maszynisty" powodzenia w pracy dla ogólnego dobra.

Zebranie k. m. Baranowicze.

W dniu 13/9 b. r. odbyło się zebranie k. m. Barnowicze z następującym porządkiem dziennym: 1) Sprawozdanie delegata na 6-ty Walny Zjazd. 2) Sprawozdanie ustępującego zarządu koła. 3) Wybór nowego Zarządu. 4) Sprawa założenia kasy samopomocy. 5) Sprawa karania pracowników. 6) Obsługiwanie zwrotnic przez drużyny parowozowe. Zebraniu przewodniczył kol. Rafał *Matulis*. Zebranie wysłuchało sprawozdania kol. *Dziewaltowskiego*, delegata na VI-ty Walny Zjazd i po wyczerpującej dyskusji przyjęto je do wiadomości wyrażając zadowolenie z wyników obrad Zjazdu. Ustępującemu zarządowi koła, który przedstawił obszerne sprawozdanie z działalności udzielono absolutorjum. Do nowego Zarządu wybrano kol.: prezes: *Matulis* Rafał, wice-prezes *Dziewaltowski* Klemens, sekretarz *Tarczyński Marjan*, skarbnik kol. *Stankiewicz* Stanisław.

Jednocześnie uchwalono założyć kasę zapomogową i zobowiązano się wpłacić jednorazowo po 10 zł. na kapitał zakładowy oraz uiszczać wkładki miesięczne w wysokości 5 zł. Po statut wzorowy dla kasy zapomóg zwrócono się do Zarz. Głównego. Uchwalono rezolucje, zwracające się przeciwko sposobowi karania pracowników i przeciwko nadmiernej srogości stosowanych kar. Postanowiono wreszcie za pośrednictwem Zarządu Okręgowego interwenjować w Dyr. K. P. w Wilnie, aby zniosła nałożony na drużyny parowozowe obowiązek obsługiwania zwrotnic na torach trakcji.

Z prac organizacyjnych Prezydjum. Ubiegły i bieżący miesiąc zaznaczył się intensywną pracą nad zespoleniem i usprawnieniem organizacji związkowej. Celem należytego informowania członków o celach, zadaniach i działaniach Związku, jako też celem uświadomienia ich o stanie wszystkich najaktualniejszych zagadnień tyczących się bytu, interesów i postulatów maszynisów kolejowych — członkowie Prezydjum podjęli objazdy kół miejscowych. Prace, związane z tymi objazdami odbiegły od zwykłego, dawniej stosowanego szablonu. Według ściśle opracowanego planu organizacyjnego, członkowie Prezydjum kładli nacisk przedewszystkiem na stronę organizacyjną, usuwając zebrania o charakterze informacyjnym na plan dalszy. W pierwszym rzędzie chodziło o to, aby mniej sprawnie działające ośrodki pouczyć o należytem załatwianiu spraw związkowych, aby zbadać gospodarkę i sposób pracy kół i aby je przystosować do samodzielnej działalności w sprawach lokalnych. Zwrócono również uwagę na usprawnienie działalności okręgów, które nie wszędzie jeszcze stoją na wysokości swoich zadań.

Zebrania z udziałem członków Prezydjum budziły wszędzie wielkie zainteresowanie i cieszyły się bardzo liczną frekwencją, sięgającą do 75 proc ilostanu członków. Zaznaczyć należy, iż wobec charakteru służby maszynistów jest to procent wprost rekordowy. Jest to dowodem, że rośnie wśród nas zrozumienie potrzeby organizacji i zainteresowanie się jej życiem i działalnością. Węzły organizacyjne na skutek celowej i planowej działalności zacieśniają się coraz bardziej.

Drugim, niesłychanie ważnym objawem jest fakt, iż wystąpienie Zarządu Głównego w sprawie strajku protestacyjnego spotkało się wszędzie z jednogłośną aprobatą. Wszyscy członkowie oświadczyli bezwarunkową gotowość do podporządkowania się nakazom Prezydjum. Stoimy wobec zwartego i jednolitego frontu i mamy za sobą bezwzględne poparcie wszystkich bez wyjątku kolegów.

Przy sposobności objazdów mieli członkowie Prezydjum sposobność interwenjować wielokrotnie u władz miejscowych i dyrekcyjnych w sprawach, dotyczących interesów lokalnych.

Program dotychczasowych prac był następujący: Kol. *Majlich* i *Siadak* odwiedzili wspólnie koła miejscowe w Kowlu, Chełmie i Lublinie. Kol. *Sommerfeldt* i *Siadak* odwiedzili koła miejsc. w Brześciu i Wołkowysku. Ponadto kol. *Siadak* odwiedził koła Lida i Mołodeczno, wspólnie zaś z kol. *Borkowskim* uczestniczył z Zjeździe okręgowym wileńskim, zwołanym na polecenie Prezydjum. Kol. *Majlich* odwiedził koła w Tczewie, Kościerzynie i Rawie Ruskiej, ponadto zaś wziął udział w Zjeździe okręgu katowickiego, Rybniku. W dniu 3.XI kol. *Majlich* odwiedził Koło miejsc. Stanisławów. W dniu 10.XI. kol. *Majlich* i *Siadak* uczestniczyli w Zjeździe okręgu lwowskiego, w dniu 11 owiedzili koło Rzeszów, zaś w dniach 12 i 13 XI. okreg i koło Krakowskie.

W tym czasie interwenjowali członkowie Prezydjum u następujących władz: Dyrekcje K. P. w Gdańsku i Katowicach i Wilnie zarządy parowozowni, wzgl. Oddziały w Kowlu, Chełmie, Brześciu, Mołodecznie, Lidzie, Wołkowysku, Tczewie, Kościerzynie i Rawie Ruskiej. Z ostatnich objazdów do Dyr. małopolskich, z których członkowie Prezydjum dotąd nie powrócili, redakcja nie ma dotąd sprawozdania.

Wszystkie zebrania, które odbywały się przy sposobności objazdów, uchwalały przedłużoną przez Prezydjum rezolucję, określająca stanowisko Związku wobec wszystkich zagadnień chwili obecnej.

Program prac na najbliższą przyszłość przedstawia się jak następuje:

18.XI. K. m. Poznań, kol. *Majlich* i koło Sarny kol. *Siadak.*

19.XI. K. m. Zdołbunów, kol. *Siadak.*

20.XI. K. m. Ostrów kol. *Majlich.* K. m. Kiwerce, kol. *Siadak.*

27.XI. Zjazd dyspozytorów w Warszawie, poświęcony sprawie zorganizowania Sekcji w myśl nowego statutu, oraz postulatom dyspozytorów.

10.XI. Posiedzenie plenarne Zarządu Głównego.

KATOWICE.

Ciekawe przestępstwa. Zarząd parowozowni w Katowicach rozdał pracownikom stacyjnym i przetokowym formularze zgłoszeń, czy też raportów na maszynistów. Formularze te brzmią, jak następuje:

Do parowozowni w Katowicach:

Kierownik parowozu........ palacz...... parowóz Nr..... dnia....... 25 r. o godz..... minut, należący do macierzystej parowozowni w..... na okręgu (lub około)...... *dymił, gwizdal* (ile razy), *rzucał parowozem* (rolował). Dotyczące *przestępstwa* podkreślić.

Podpis
....

Dokument zaiste ciekawy. Niema to jak twórcza praca w dziedzinie prawodawstwa. Dotychczas nikomu na szerokim świecie nie śniło się o tem, że gwizdanie i dymienie jest przestępstwem. Dopiero dzięki zarządowi parowozowni w Katowicach, wzbogaciła się kryminalistyka świeża listą przestępstw. Narazie nie wiemy jeszcze jaka kara czeka sprawcę tych straszliwych zbrodni.

Wszystko to oczywiście kwalifikuje się do pism hu-

morystycznych i byłoby niezłą anegdotą, gdyby, niestety, nie było prawdziwe. Ponoć źródła sprawy należy szukać w tem, iż jeden z p. dygnitarzy dyr. katowickiej mieszka w zbyt bliskim sąsiedztwie dworca, a że ma nieco rozstrojone nerwy, przeto wymyślił nowe przestępstwa. Najsmutniejsze w całej tej historji jest to, iż przez rozdane takich formularzy pracownikom stacyjnym, proteguje się i popiera donosicielstwo i demoralizuje się służbę kolejową. Mamy nadzieję, że te formularze z nieprawdziwego zdarzenia zostaną natychmiast usunięte.

O grzeczniejsze obchodzenie się z maszynistami. Do Prezydjum napływają skargi na sposób postępowania p. naczelnika *Gusa*, który nie zawsze obchodzi się poprawnie z pracownikami, a czasem posuwa się nawet do wyrzucania ich za drzwi, bez najmniejszego powodu. Domagamy się zmiany niewłaściwych metod i poprawnego zachowania się wobec podwładnych.

SKARŻYSKO.

Podziękowanie. Kol. Koperski prosi nas o zamieszczenie następującego podziękowania:

Składam serdeczne podziękowanie p. inż. *Maciejewskiemu*, naczelnikowi parowozowni w Siedlcach za bezstronną, sprawiedliwą i nacechowaną głęboką wiedzą fachową ekspertyzę, którą wykonał i uzasadnił z racji procesu mojego o wypadek kolejowy, przed sądem Okręgowym w Siedlcach, w dniach 26 i 27 października r. b. Równocześnie dziękuję uprzejmie kolegom z parowozowni Siedlce, za okazaną mi pomoc i koleżeńską serdeczność, zaś Prezydjum Związku za udzielenie mi obrony prawnej na koszt związku. *Koperski* (maszynista parow. Skarżysko).

JASŁO.

Prawda o wysokości zarobków maszynistów. Rozmaici, powołani i niepowołani uzdrawiacze naszego skarbu, głoszą w prasie, na odczytach, a nawet i w Sejmie, jakoby zarobki maszynistów były zbyt wygórowane. Opinję swoją opierają na obliczeniach urzędowych z roku ubiegłego. Ciekawą ilustrację do prawdziwości tych obliczeń jest szereg wypadków, które notowaliśmy w „Maszyniście", a które wskazują na to, iż w r. 1924 wypłacono maszynistom na skutek błędnych obliczeń o wiele tysięcy złotych więcej, aniżeli im się należało. Obecnie administracja ściąga maszynistom z ich poborów nadpłacone sumy.

I tak, w parowozowni Jasło. w roku 1924 doliczano bezpodstawnie do każdych 10-ciu kilometrów 50 proc., pociągi osobowe obliczano na zasadzie stawki dla pociągów towarowych i t. p. Różnica nadpłaconych sum wynosiła w samej tylko parowozowni jasielskiej około 19.000 złot. Obecnie ściąga się nadpłacane sumy bezwzględnie z poborów maszynistów. Ale urzędowe cyfry rozchodu są, świadczą przeciwko maszynistom i nikt ich nie prostuje. Oto dowód, na jak kruchych podstawach oparta jest legenda o wysokich zarobkach maszynistów. Sprawa wysokości potrąceń z tego tytułu będzie przedmiotem interwencji Prezydjum w M. K.

KOŁOMYJA.

Pułapka na ludzi i bezpieczeństwo taboru. Dnia 3 IX r. b. na stacji Gwoździec, kolei Kołomyja — Jasieniów polny, zdarzył się następujący wypadek. Jedno koło ciężko ładownego wagonu, umieszczonego w środku pociągu Nr. 3952, wyjeżdżającego właśnie z tej stacji, zsunęło się z szyn. Koło przebyło w ten sposób około 300 m. drogi, a mimo to, żaden z następnych wagonów nie wykoleił się.

Ciekawe to zjawisko mogło się zdarzyć jedynie na linji Kołomyja — Jasieniów, na której wymiana progów nie istnieje zupełnie. Na całej przestrzeni, po której przetoczyło się wspomniane koło, szyna łuku przesunęła się delikatnie o 2 — 3 cm. nazewnątrz, wraz z przytrzymującymi ją gwoździami i nie oparła się ani na jednym z 350 progów! Oczywiście, progi te są dziś tylko próchnem, podatnem do tego stopnia, iż dalsze wagony potoczyły się mimo to normalnie i bez szwanku, prawdopodobnie dlatego, że były lżejsze.

Opisane zdarzenie zakrawa na cud. Cudotwórcą zaś jest kołomyski naczelnik S. U. K. p. K., który hołduje wspaniałej zasadzie, iż „progi wymienia się dopiero wtedy, gdy istnieje pewność, że już nie mają siły". Pewność taką zaś zyskuje się niezawodnie wtedy, gdy pociąg się wykolei. Raz już p. K. taką pewność uzyskał. Skutkiem fatalnego stanu nawierzchni wykoleił się mianowicie w dniu 6 VI 1921 r. na przestrzeni Ostrów — Gwoździec cały pociąg. Panu K. uszło to bezkarnie. Usiłował on zwalić winę wypadku na maszynistę. Obecnie snać sam nie dowierza powierzonej sobie nawierzchni, gdy, jak zauważono, nigdy nie jeździ na tej przestrzeni pociągami, lecz zawsze motorówką. Racja. Poco wyzywać fortunę.

W interesie personelu i podróżującej publiczności, wzywamy Dyr. K. P. w Stanisławowie, aby wejrzała w te stosunki, urągające elementarnym pojęciom o bezpieczeństwie ruchu.

HAJNÓWKA.

Podziękowanie: My, niżej podpisani, pracownicy parowozowni Hajnówka, Dyr. P. K. P. Wilno, członkowie Związku Z. Z. M. Koła Wołkowyskiego, wyrażamy głęboką wdzięczność p. Inżynierowi Władysławowi Oszurko, za jego bezinteresowną pracę przy prowadzeniu wykładów i lekcyj z matematyki i mechaniki parowozowej i szerzeniu wśród nas wiedzy technicznej: *Czyż, B. Rodziewicz, A. Niemiera, A. Kostecki, K. Borgiejew, S. Karpiniucha, T. Tokarzewicz, W. Michałowski, M. Cylwik, B. Orzyński, S. Łopatto, F. Kadej, J. Busłowicz* i *W. Wysokiński.*

TORUŃ.

Skład nowego Zarządu okręgowego: Na Zjeździe okręgu pomorskiego w Grudziądzu dnia 9 września 1925 r. wybrano Zarząd okręgowy w następującym składzie: Prezes: *Szady Stanisław*—Toruń. Sekretarz: *Szczepanowski Józef*—Toruń II. Skarbnik: *Winnicki Józef* — Toruń — Podgórze. Komisja rewizyjna: *Kwiatkowski*— Bydgoszcz, *Chmielewski* — Tczew, *Sulewski* Chojnice.

Kol. M. Heinrich. W-wa Główna, składa niniejszym serdeczne podziękowanie Zarządowi Głównego Związku za skuteczną obronę prawną w sprawie sądowej z powodu wypadku w służbie. W dowód wdzięczności, kol. Heinrich wpłacił do kasy Zarządu Głównego kwotę zł. 25 (dwadzieścia pięć złotych), z przeznaczeniem na rzecz budowy domu związkowego.

PODZIĘKOWANIE.

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. męża i ojca naszego Rajmunda Polkowskiego, maszynisty K. P. parowozowni Warszawa—Wschodnia, w szczególności zaś Zarządowi i członkom Koła miejscowego Z. Z. M. Warszawa — Wschodnia i Wileńska, którzy zajęli się urządzeniem pogrzebu i uświetnieniem smutnego obrzędu, nam zaś w ciężkich chwilach służyli radą i pomocą, przedstawicielom administracji kolejowej z Dyr. K. P. z Warszawy Głównej, Wileńskiej i Wschodniej oraz z Iłowa, współpracownikom zmarłego, orkiestrze kolejowej i chórowi, wszystkim, którzy na grobie złożyli wieńce i trumnę ś. p. zmarłego na własnych barkach zanieśli do grobu, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać".

Natalja Polkowska z córką i synem.

Komunikaty.

Listy kontrolne i raporty miesięczne. Ponieważ do komunikatu, zamieszczonego w tej sprawie w Nr. 10-ym „Maszynisty" wkradła się pomyłka, przeto Prezydjum, prostując tę pomyłkę i modyfikując swoje zarządzenia, poleca na przyszłość stosować się do następujących postanowień:

Listy kontrolne winny być wypełnione w kole przed dniem 1 stycznia 1926 r. w dwu egzemplarzach, z których jeden dostarczyć należy rachubie, drogi zatrzymać w kole. Potrzebne druki wyszlemy w ciągu grudnia r. b. Po *każdej* wypłacie poborów należy porównać listę rachuby z listą koła i w tej ostatniej odnotować wpłacone wkładki. Listy kontrolne należy nadsyłać do Prezydjum Związku 4 razy do roku w terminach ustalonych w następującym planie:

1) *Koła w obrębie Dyr. warszawskiej, radomskiej i wileńskiej* w styczniu, kwietniu, lipcu i październiku, najpóźniej do dnia 15-go tych miesięcy;

2) *Koła w obrębie Dyr. poznańskiej, gdańskiej i ka-*

towickiej w lutym, maju, sierpniu i listopadzie, najpóźniej do dnia 15-go tych miesięcy;

3) *Koła w obrębie Dyr. krakowskiej, lwowskiej i stanisławowskiej* w marcu, czerwcu, wrześniu i grudniu, najpóźniej do dnia 15-go tych miesięcy.

Wszystkie te koła, które dotąd listy kontrolnej w ostatnim kwarale do Prezydjum nie nadesłały, winny ją nadesłać po dniu 1 grudnia r. b. Te koła, które miały listę kontrolną, zrewidowaną w ciągu październuika i listopada, nie potrzebują listy w tym roku nadsyłać.

Raporty miesięczne należy nadsyłać bezwarunkowo co miesiąc do dnia 5. W raportach należy uwidaczniać zmiany w ilostanie członków, donosić o przeniesieniach, emerytowaniach i t. p. Nowe wzory raportów będą opracowane w dniach najbliższych i dostarczone kołom.

Prezydjum zwraca uwagę na konieczność punktualnego nadsyłania list i raportów. Wobec kół opieszałych będzie Prezydjum stosowało zatrzymywanie świadczeń.

O przywrócenie grup, zdjętych na mocy orzeczenia komisji dyscyplinarnej wzgl. przy sposobności redukcji. Wszyscy koledzy, którzy skutkiem wyroku komisji dyscyplinarnej, bądź też przy sposobności redukcji, utracili dawniej posiadane grupy uposażenia, zechcą nadesłać natychmiast za pośrednictwem kół miejscowych do właściwych *Zarządów Okręgowych* (nie do Prezydjum Związku) następujące dane:

1) Imię i nazwisko, oraz Nr. legitymacji związkowej, oraz charakter służbowy (etatowy, nie etatowy, kontraktury);

2) Parowozownia;

3) Dawniejsza grupa uposażenia (przed wyrokiem wzgl. redukcją);

4) Obecna grupa uposażenia;

6) Z jakiego powodu wdrożono postępowanie dyscypl., ewentualnie dla zredukowanych, kiedy nastąpiła decyzja o zdjęciu grupy pod groźbą redukcji;

7) Data i liczba wyroku Kom. dyscypl. wzgl. dla zredukowanych liczba zarządzenia i data podpisania deklaracji o zgodzie na zdjęcie grupy;

8) Czy wnoszono rekurs do wyższej instancji i z jakim skutkiem.

Zarządy okręgowe zbiorą nadesłane ogłoszenia, sporządzą wykazy, stosownie do podanych wyżej rubryk i nadeszlą do Prezydjum Związku do dnia 1 grudnia r. b. Podkreślamy ponownie, że zgłoszenia mają być kierowane nie do Zarządu Głównego, ale do *Zarządu Okręgowego* i to wyłącznie zat pośrednictwem koła miejscowego. Zgłoszenia, które wpłyną wprost do Prezydjum nie będą rozpatrywane.

Etaty dla służby parowozowej. Podajemy do wiadomości zarządów okręgowych ilość etatów osobowych, preliminowanych w budżecie na r. 1926, z rozdzieleniem na pozycje etatowi i nieetatowi i z podziałem na poszczególne Dyrekcje. Na podstawie podanych cyfr Zarządy okręgowe winny stwierdzić, czy faktyczny ilostan obsadzonych etatów zgodny jest z preliminarzem. Zebrane w tym względzie dane należy jaknajśpieszniej zakomunikować Prezydjum Związku, najpóźniej jednak do dnia 15 grudnia 1925 roku.

	DYREKCJA	ETATOWI							NIEETATOWI								Razem
	Grupa uposażenia	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	Suma	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Suma	
1	Warszawa . . .	801	400	302	418	177	—	2098	—	—	719	—	138	104	94	1055	3153
2	Radom	260	280	175	386	167	—	1268	—	200	52	—	251	—	—	503	1771
3	Wilno	94	206	162	142	83	15	709	—	181	21	--	—	—	—	202	911
4	Poznań	90	288	185	307	60	66	996	—	44	65	289	31	—	—	429	1425
5	Gdańsk	120	350	377	279	86	49	1261	—	273	100	50	—	—	—	423	1684
6	Katowice . . .	81	304	304	249	8	—	946	—	—	210	177	18	—	—	405	1351
7	Kraków	176	404	136	324	225	6	1271	11	84	94	—	—	—	—	189	1460
8	Lwów	169	278	163	229	53	52	944	4	80	—	218	76	27	—	405	1349
9	Stanisławów . .	75	137	53	122	10	4	401	—	97	32	8	—	10	—	147	548
	Razem: . .	1866	2647	1857	2463	869	192	9894	15	959	1293	742	514	141	94	3758	13652

Zwracamy uwagę, iż w sumie etatów XI grupy etatowych jest pomyłka. Suma ta wynosi, według podanych cyfr 2456, nie zaś 2463, jak to mylnie podano w preliminarzu. Ponieważ jednak urzędowa cyfra wzięta jest za podstawę dalszych zestawień, przeto nie zmieniamy jej, zauważając iż etatów tych musi być skutkiem tego o 7 więcej. Na które Dyrekcje przypada tych 7 etatów stwierdzić na razie nie sposób.

Obliczenia zarobków z tytułu godzinowo-kilometrowego. Wobec faktu, iż M. K. w myśl uzyskanych przez nas informacyj, przystępuje obecnie do rozważania zmiany obowiązującego systemu wynagrodzenia za wyjazdy z godzinowo-kilometrowego na godzinowy, oraz wobec okoliczności, iż zaczynają się znowu mnożyć ataki na wysokość naszych poborów ubocznych. Prezydjum Związku przystępuje do gromadzenia rzeczowych materjałów statystycznych w tej sprawie. Celem skompletowania tego materjału Prezydjum poleca wskazanym poniżej organom związkowym nadesłać sobie natychmiast następujące obliczenia:

1) Zarządy okręgowe: *Warszawa, Lwów* i *Kraków* nadeszlą obliczenia zarobków godzinowo - kilometrowych na pociągach pośpiesznych.

2) Zarządy kół miejscowych *Warszawa, Poznań* i Zarząd okręgowy *Wilno*, nadeszlą obliczenia zarobków godzinowo-kilometrowych na pociągach osobowych dalekobieżnych.

3) Zarządy okręgowe *Pomorze* i *Katowice*, nadeszlą obliczenia zarobków godz.-kilom. na pociągach osobowych krótkobieżnych.

4) Zarządy kół miejscowych *Piotrków* i *Łódź Kaliska* nadeszlą obliczenia zarobków godz.-kilom. na pociągach towarowych dalekobieżnych.

5) Zarząd koła miejscowego w *Sosnowcu* i Zarząd okręgowy *Katowice* nadeszlą obliczenia zarobków godz.-kilom. na pociągach towarowych krótkobieżnych (zdawczych).

6) Zarząd okręgowy *Stanisławów* oraz Zarządy kół miejscowych *Żywiec, Nowy Sącz* i *Kraków — Płaszów*

(parowozownie Sucha i Chabówka) nadeszlą obliczenia godz.-kilom. na przestrzeniach górskich.

7) Zarządy kół miejscowych *Poznań* i *Warszawa* nadeszlą obliczenia zarobków godz.-kilom. na przetokach.

Wszystkie te obliczenia muszą odpowiadać rzeczywistości i nie mogą być teoretyczne. Winny one być podane z dokładnem oznaczeniem parowozowni, z której zostały wzięte i przestrzeni, do której się odnoszą, oraz odpowiadać normalnym, stałym turnusom służbowym. Winny one być zredagowane według następujących wymogów:

Podać należy:

1) Ilość godzin jazdy (pracy pełnowartościowej);

2) Ilość godzin oczekiwania;

3) Ilość godzin wypoczynku w parowozowni zwrotnej;

4) Ilość ujechanych kilometrów (tam i z powrotem);

5) Zarobek w punktach, wszystko to dla jednej normalnej tury służbowej;

6) Ilość takich tur w miesiącu;

7) Przeciętną wysokość zarobku w miesiącu.

Ze względu na pilność i doniosłość sprawy, Prezydjum poleca nadesłanie tych danych jaknajśpieszniej i opracowanie ich jaknajdokładniej. Cyfry muszą być bezwarunkowo prawdziwe, a wymienione wyżej organa, muszą zaręczyć za ich wiarygodność.

KASA POŚMIERTNA.

Z funduszu Kasy pośmiertnej wypłacono rodzinom następujących ś. p. członków:

41.	Kruszyński Julian, Przemyśl . . .	600 zł.
42.	Figuta Ludwik, Kraków	600 „
43.	Kuczewski Jan, Częstochowa . . .	600 „
44.	Polkowski Rajmund, Warszawa-Wil. .	600 „
45.	Dąbrowski Bernard, Toruń	600 „
46.	Grau Bernard, Tczew	600 „
47.	Piotrowski Władysław, Warsz-Głów.	600 „
48.	Bilicki Filip, Grudziądz	600 „

Razem wypłacono we wrześniu i październiku 4.800 zł.

Przegląd prasy.

„Życie Urzędnicze“. Ukazał się październikowy numer „Życia Urzędniczego“, organu Zarządu Głównego Stowarzyszenia Urzędników Państwowych. Prócz stałych działów sprawozdawczych i judykatury w sprawach urzędniczych, numer wypełniają artykuły: J. Kożuchowskiego — Solidarność i spółdziałanie. T. Szturm de Sztrem — Dlaczego urzędnicy są przeciwni inflacji? oraz notatki: Z powodu okólnika w sprawie studentów-urzędników — St. S. Zadania Stowarzyszeń urzędniczych w województwie Poznańskiem — Z. Jaworskiego i ocena książki Wł. Radwana. Postulaty w sprawie ustroju szkolnictwa — przez S. Czerwińskiego.

„Kolejowiec Polski“, dwutygodnik, organ Polskiego Związku Kolejowców Nr. 20, z dnia 1. listopada 1925 roku. Treść: Znamienne różnice. Organizacja, jej istota, cel, powstanie, warunki i środki jej urzeczywistnienia. Własną pracą własny gmach. Zaszeregowanie rzemieślników warsztatowych. Rozważania. Czyżby otrzeźwienie. Fanfaronada Z. Z. P. — bałamucenie opinji, obiecywanie gruszek na wierzbie. Wiadomości sejmowe. Wiadomości bieżące. Dział urzędowy. Życie organizacyjne.

„Kolejarz“, dwutygodnik, organ Związku kolejarzy Zjednoczenia Zawodowego Polskiego Nr. 21 (83) z dnia 1 listopada 1925 r. Treść: Szakale szukają żeru. Nowela do ustawy emerytalnej z dnia 11 grudnia 1923 r. Odpowiedzi na wystąpienia Wydziału wykonawczego. 4 i pół grosza premji miesięcznie. Wstrzymanie tranzlokacji na wschód. Sprawozdania z działalności organizacyjnej. Korespondencje. Tabela poborów.

„Konduktor“, dwutygodnik, organ Związku Drużyn konduktorskich w Rzplitej Polskiej. Nr. 21 z dnia 1 listop. 1924 r. Treść: Społeczeństwo a obecna chwila. Obrońcy konduktorów. O zwrocie opłat szkolnych na rok 1925 — 1926. Wiadomości Związkowe. Demagogja Z. u. K. Z ruchu Zawodowego.

„Łącznik“, dwutygodnik, organ Związku Urzędników kolejowych na Rzplitą Polską. Nr. 15 z dnia 1 listopada r. b. Treść: Nie damy naszych praw sponiewierać. O nasze życie. Na dobie. Kronika Związku Urzędników Kol. Mówią że... Z życia kół i zrzeszeń. Przegląd prasy. Światła i cienie. Kolejnictwo zagraniczne — organizacja kolejnictwa w Niemczech. Znaczenie psychotechniki w powierzaniu różnorodnych czynności w kolejnictwie. Wiadomości bieżące. Dodatek: Projekt zmian w ustawie emerytalnej.

„Kolejarz Związkowiec“, dwutygodnik, organ Związku Zawodowego Kolejarzy (Z. Z. K.) Nr. 21 (160) z dnia 1 listopada 1925 r. Treść: Posiedzenie Zarządu Głównego. W rocznicę wypadków listopadowych. W obronie najbiedniejszych. Emerytura dla nieetatowych. Tabela uposażeń za listopad 1925 r. Oszukańcza demagogja Z. Z. P. Walka z reakcją pomorską. Odbieranie praw pracownikom kolejowym. Bezprawie administracji kresowej. Z ruchu klasowego za granicą: 1) walka pracowników państw. w Norwegji; 2) regulacja płac na kolejach holenderskich; 3) ilość pracowników na kolejach angielskich. Dokąd zajdziemy? Przyczynek do redukcji. Z ruchu organizacyjnego na G. Śląsku. Z Centralnej Sekcji Mechanicznej. Panom naczelnikom pod rozwagę. Korespondencje. Sprawozdania, sprostowania, kronika.

„Pracownik Państwowy“, miesięcznik wydawany staraniem Komisji Porozumiewawczej Związku Pracowników Państwowych. Redaktor *Dr. Henryk Raabe*, sekretarz redakcji *Maurycy Kisielnicki*. Rok I, Nr. 3. Treść: O demokrację w Państwie — *H. Raabe*. O szkołę dla dzieci pracowników państwowych — *dyr. A. Rudnicki*. Z zrzeszonych organizacyj: Związek Zawodowy Nauczycielstwa Szkół Średnich. Z działalności Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Zawodowych Pracowników Państwowych M. K. VII Kongres Delegatów Związku Pracowników Poczty, Telegrafów i Telefonów R. P. Konsoildacja ruchu zawodowego Pracowników umysłowych. W. Kościński. Kronika.

„Inżynier kolejowy“, miesięcznik, organ Związku Polskich Inżynierów Kolejowych. Nr. 11 (15) listopad r. 1925. Zawiera następujące artykuły: *Inż. R. Nagel* — Reorganizacja kolejnictwa w Niemczech. *Inż. I. Sztolcman*—Przewóz węgla na P. K. P. *Inż. W. Łopuszyński*— Kotłownia warsztatów kolejowych w Bischeim (dokończenie). *Inż. B. Dobrzycki* — Ustalenie kosztów własnych dla pociągów towarowych przejściowych, dalekobieżnych (dokończenie). *Inż. Z. Balicki* — Ścisła zależność między naprężeniami, dopuszczalnemi w betonie i żelbecie, a wytrzymałością kostkową betonu, jako zasada przy ustalaniu nowych norm urzędowych w poszczególnych krajach. *Inż. H. Suchanek* — Wpływ sadzy na wydajność kotłów parowych i sposoby ich usunięcia. Kronika krajowa, Bibljografja. Ze Związku Polskich Inżynierów Kolejowych. Ogłoszenia urzędowe i przetargi.

„Jedność“, bezpartyjne pismo pracowników publicznych. Kraków. Nr. 14 z dnia 1 listopada 1925 r. Treść: Demagogja, czy zbrodnia — *Prof. Dr. St. Ciechanowski.* Powszechne wychowanie fizyczne — *E. Kubalski.* Niepewne jutro. — *Dr. J. Krajewski.* Co każdy Polak o Polsce wiedzieć powinien — *Dr. Józef Skąpski.* Z Plutarcha— *Dr. M. Ziemnowicz.* Reformy szkolne u nas i gdzieindziej (c. d.). Projekt zmian ustawy emerytalnej — *R. Zawiliński.* Zrzeszenie potęgą. — Z. S. O oszczędnościach i redukcji w salinach małopolskich. — *Quis.* Nie mnożyć emerytów — *J. G.* Podwójne liczenie lat służby wojennej. W obronie prawdy. Rozporządzenia, Sprawozdanie z posiedzeń Związku. Sprawozdanie z wiecu. Ś. p. Dr. Feliks Bocheński. Sprostowanie. Komunikaty. Porada prawna i odpowiedzi redakcji.

Wydawca: Zw. Zaw. Maszyn. Kolej. **Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ki. Warszawa, Warecka 15.